

NORGES REDERIFORBUND OG SUEZKRISEN 1956-57



Jon Nybø

**Masteroppgave i historie
Universitetet i Oslo
Institutt for arkeologi, konservering og historie
Våren 2009**

Norges Rederiforbund og Suezkrisen 1956-57

Bakgrunn	4
Problemstillinger	5
Litteratur og kilder	7
Avgrensning	10
SUEZKANALENS HISTORIE	12
1.0 Innledning	12
1.1 Lesseps' ambisiøse plan	13
1.2 Egypt mister kontrollen over Suezkanalen	14
1.3 Konstantinopelkonvensjonen	16
1.4 Kanalens drift etter 2. verdenskrig	17
1.5 Egyptiske restriksjoner i lys av den arabisk-israelske konflikten	18
1.6 Norge og Rederiforbundets holdning	19
1.7 Egypts planlagte overtakelse av kanalen i 1968	21
1.8 Suezkanalen og de fremtidige oljeprognoener	25
1.9 Bakgrunnen for nasjonaliseringen av Suezkanalen	27
1.10 Oppsummering:	30
EN NASJONALISERT EGYPTISK KANAL	32
2.0 Innledning:	32
2.1 Vestlige stormaktsreaksjoner	33
2.2 Norske reaksjoner	34
2.3 Rederiforbundets reaksjon	36
2.4 Forberedelsene til Londonkonferansen – Rederiforbundet møter motstand	41
2.5 Rederiforbundets holdning til Londonkonferansen og dens resultat	49
2.6 Forslag om ny brukerorganisasjon	54
2.7 Lossituasjonen	58
2.8 Norske redere involvert i britiske krigsplaner?	60
2.9 Avslutning	63
ET PRO-BRITISK REDERIFORBUND	65

3.0 Innledning	65
3.1 Den andre Londonkonferansen – diskusjoner om opprettelse av en brukerorganisasjon	65
3.2 Rederiforbundets vurdering av Londonkonferansens resultat	69
3.3 Norsk direktør i SCUA?	71
3.4 Suez-konflikten inn for F.N	74
3.5 Avslutning	80
 PÅTVUNGET HOLDNINGSENDRING?	 82
4.0 Innledning	82
4.1. Reaksjoner på det britisk-franske-israelske angrepet	83
4.2. Våpenhvile	86
4.3. Norske skip innesperret i kanalen	88
4.4. Opprydning og diskusjoner om kanalens fremtidige status	91
4.5. Intern kritikk av Rederiforbundets opptreden	98
4.6. Avslutning:	101
 5. KONKLUSJON	 104

INNLEDNING

Bakgrunn

Da Egypts president Gamal Abdel Nasser nasjonaliserte Suezkanalen den 26. juli 1956 kom det som et sjokk på store deler av den vestlige verden. Egypt skulle etter planen overta kanalen etter det gamle kanalkompaniets konsesjon utløp i 1968, men Nassers svar på vestmaktenes avslag på hans lånesøknad for bygging av Aswan-demningen kom overraskende. Selv om fordømmelsen av nasjonaliseringen var kraftig fra de vest-europeiske landene, symboliserte nasjonaliseringen bare et foreløpig høydepunkt i det dårlige forholdet som hadde utviklet seg mellom brukerlandene og Egypt siden 1948. Inntil da hadde den egyptiske befolkningen sett på Suezkanalen som en moderne form for vestlig imperialisme. Kanalen, som var bygget av egyptiske arbeidere, hadde etter kort tid blitt fullstendig kontrollert av Storbritannia og Frankrike. Spesielt britene skulle vise seg å ha militære tropper stasjonert ved kanalen helt frem til 1950-tallet.

Mye av årsaken til det dårlige forholdet mellom brukerlandene og Egypt var at Egypt som ledd i krigføringen mot Israel brukte Suezkanalen som politiske middel. Ved hjelp av ulike restriksjoner påførte de det brukerlandene selv oppfattet som usikkerhet og økonomisk tap. Selv om norske redere ikke var blant dem som tapte mest forholdt de seg lojale overfor sine kollegaer.

Egyptys president ble stående som symbolet på alt brukerlandene mislikte med den egyptiske innblanding. Han var karismatisk, holdt glødende engasjerte taler som oppildnet egypterne og han satte krav til både brukerlandene og det franskbaserte kanalkompaniet. Kompaniet ble blant annet presset til å vedta en lov som økte antall egyptiske direktører i styret. Brukerlandene hadde ikke før måttet forholde seg til en egyptisk leder som stilte de krav Nasser gjorde. Dette førte raskt til at hans tillit hos brukerlandene sank til et lavt nivå og han fikk tilnavn som ”den nye Hitler”. Men Nasser passet dårlig til metaforer fra verdenskrigen. Egypt var et fattig land med en sterk voksende befolkning og et på langt nær like voksende jordbruk. I sin nasjonaliseringstale brukte Nasser tid på å forklare at nasjonaliseringen skulle finansiere utbyggingen av Aswandemningen, et prosjekt som skulle kanalisere vann fra Nilen ut i landet for å øke jordbruksarealet. De samme landene som hadde avvist Egypts søknad om lån i Verdensbanken til dette prosjektet, raste nå mot nasjonaliseringen.

Problemstillinger

Siktemålet med denne oppgaven er å studere hvordan det norske Rederiforbundet forholdt seg til Suezkrisen. Norske rederier sto for 13-15% av den totale gjennomfarten i Suezkanalen på 1950-tallet. Målt i tonnasje var den norske andelen på over 30% i samme periode. Dette gjorde at den norske flåten gjennom første halvdel av 1950-tallet sto som Suezkanalens nest største bruker. Bare Storbritannia brukte kanalen hyppigere. Suezkanalens store betydning for norsk skipsfart gjør det interessant å undersøke Rederiforbundets reaksjon på nasjonaliseringen. Rederiforbundet er selvsagt den mest sentrale aktøren i fremstillingen. Men for å se etter holdningsendringer vil jeg se hvordan Rederiforbundets holdning kan ha blitt påvirket i møte med andre sentrale aktører. Den mest sentrale vil være det norske Utenriksdepartementet. I kraft av Norges stilling som kanalens nest største bruker fikk Rederiforbundet slippe til i møter med Utenriksdepartementet da prosessen med å utarbeide et norsk standpunkt i konflikten startet. Rederiforbundet selv så på dette som en mulighet til å få framlagt sine synspunkter. Men fikk Rederiforbundet gjennomslag for sitt syn?

Hilde Henriksen Waage har allerede tatt for seg Rederiforbundets møter med Utenriksdepartementet i perioden fra august til oktober 1956 som en del av sin doktoravhandling konsentrert om UD og Norges forhold til Israel. Jeg ønsker å studere Rederiforbundets holdning i et litt lengre tidsperspektiv og undersøke om ulike perioder under krisen gjorde noe med Rederiforbundets holdning. For å undersøke dette har jeg benyttet meg av Rederiforbundets arkiv, et arkiv Henriksen Waage ikke har hatt adgang til.

Etter nasjonaliseringen var det klart at NATO-landene Storbritannia, Frankrike og USA ikke var enige om hvilken linje man skulle legge seg på for å løse den situasjonen nasjonaliseringen hadde etterlatt seg. Storbritannia og Frankrike førte en mer aggressiv retorikk mot Egypt enn det USA ønsket. Fra Henriksen Waages forskning vet vi at Utenriksdepartementet og Rederiforbundet hadde ulike syn på hvilken linje Norge skulle følge i Suezsaken. Enkelte tjenestemenn i UD ble skremt av Rederiforbundets holdning som de mente kunne føre Norge inn i en krigssituasjon hvis britene opprettholdt sin aggressive retorikk. Men hva lå til grunn for Rederiforbundets holdning? Hva var det som var så viktig for Rederiforbundet, men som Utenriksdepartementet ikke vektla?

Ved å studere Rederiforbundets eget arkiv vil jeg undersøke hvilke tanker og vurderinger Rederiforbundet gjorde seg både i forkant og etterkant av møtene med Utenriksdepartementet. Hva var Rederiforbundets taktikk i forhold til møtene med UD? Var den holdningen Rederiforbundet

viste i møter med Utenriksdepartementet den samme som man hadde innad og i møter med internasjonale rederkollegaer? Sentrale aktører i Rederiforbundet var president Lars Usterud-Svendsen og direktør Bernt Lund. Lund døde midt under Suezkrisen og Olaf Malterud overtok Lunds posisjon. Den viktigste aktøren fra Rederiforbundets side under Suezkrisen var likevel Leif Høegh. Høegh hadde ingen verv i Rederiforbundet, men fungerte i prinsippet som en frittstående rådgiver. Under Suezkrisen ga Rederiforbundet Høegh en helt fri rolle og han fungerte i realiteten som Rederiforbundet viktigste mann under krisen. Høegh hadde et imponerende kontaktnett i internasjonale rederkretser. Han hadde hatt styreverv i International Chamber of Shipping og var aksjeeier i det franskbaserte kanalselskapet som ble avsatt da Nasser nasjonaliserte Suezkanalen.

I løpet av krisen var det også stemningsskifter i den norske opinionen. Store deler av den norske pressen reagerte skarpt på Egypts nasjonalisering i juli 1956. Pressen kalte det blant annet for et kupp og fordømte nasjonaliseringen. Men den samme pressen reagerte like voldsomt da Storbritannia og Frankrike angrep Egypt omtrent tre måneder senere. En sentral del av oppgaven blir å studere utviklingen av Rederiforbundets holdning. Kan man i løpet av Suezkrisen se en holdningsendring fra Rederiforbundets side? På hvilken måte kom denne eventuelle holdningsendringen til syne? Og hva var årsaken? Var det som følge av indre eller ytre faktorer?

Av indre faktorer vil det være naturlig å undersøke om strømninger innenfor Rederiforbundets medlemsrekke kan ha påvirket Rederiforbundet holdning underveis. Indre faktorer kan da være aktører som alt fra styremedlemmer til ulike norske rederier. Rederiforbundet ga under hele Suezkrisen signaler til sine medlemmer om at de ønsket tilbakemelding fra norske kapteiner i området som kunne gi førstehånds beskrivelse av forholdene i og rundt kanalen. Det vil være naturlig å undersøke på hvilken måte disse innberetningene ble behandlet og vektlagt i forhold til Rederiforbundets holdning

Av ytre faktorer må det norske Utenriksdepartementet sies å være den norske aktøren som kan ha hatt størst påvirkningskraft. Det at Rederiforbundet ble trukket inn i varmen og fikk sjansen til å påvirke utformingen av den norske politikken, betyr også at Utenriksdepartementet kan ha hatt stor påvirkning på Rederiforbundets holdning.

Men Rederiforbundet hadde også god kontakt med internasjonale aktører. Den Londonbaserte internasjonale rederiorganisasjonen International Chamber of Shipping hadde pleiet nær kontakt med Rederiforbundet. Rederiforbundets mest sentrale mann under Suezkrisen, Leif Høegh, hadde selv vært sentralstyremedlem i International Chamber of Shipping og var sentral i arbeidet med å

bygge opp organisasjonen igjen etter 2. verdenskrig. I tillegg til International Chamber of Shipping pleiet Rederiforbundet også nær kontakt med sine kollegaer i det britiske rederiforbundet.

De skandinaviske rederiforbundene hadde et nært og godt samarbeid gjennom hele første halvdel av 1950-tallet. Blant styremedlemmene i de tre rederiforbundene fantes også gode vennskapsbånd som gikk på det private plan. De skandinaviske rederiforbundene sto utad så samlet at sentrale personer i det franskbaserte kanalselskapet og International Chamber of Shipping på 1950-tallet foreslo at de tre landene kunne forhandle med egypterne om en ordning brukerlandene kunne leve med etter at kanalkompaniets konsesjon skulle gå ut i 1968. Hvordan fungerte det skandinaviske rederisamarbeidet under Suezkrisen?

Litteratur og kilder

Hilde Henriksen Waages doktoravhandling Norge – *Israels beste venn. Norsk Midtøstenpolitikk 1949-1956*, er det arbeidet som ligger nærmest mitt emne. Henriksen Waage tar for seg den norske Midtøstenpolitikken i perioden og beskriver spesielt de nære båndene mellom Arbeiderpartiet og deres israelske kollegaer i Mapai. Henriksen Waage tar også grundig for seg Stortinget og Utenriksdepartementets arbeid i forkant og under Suezkrisen. Hun beskriver også redernes rolle i form av referater fra møter der representanter fra Rederiforbundet deltok. Jeg ønsker å finne mer ut av Rederiforbundet holdning mellom møtene med Utenriksdepartementet. Henriksen Waage avslutter sin bok etter at våpenhvile var tvunget gjennom. For å beskrive og belyse en eventuell holdningsendring fra Rederiforbundets side, er det nødvendig å strekke min analyse frem til sommeren 1957.

I boken *Alt for Israel. Oslo – Jerusalem 1948-78* gir journalist og forfatter Odd Karsten Tveit et detaljert bilde over den norske politikken og spillet i FN før, under og etter Suezkrisen. Tveit gjør det likevel selv klart at han i boken har prioritert å gi nærbilder av episoder fremfor en analyse av norsk Midtøstenpolitikk. Skipsfarten og Rederiforbundet er viet marginal plass i Tveits bok. Likevel gir spesielt hans skildringer fra FN-forhandlingene og Hans Engens travle dager den første uken i november 1956 et interessant bilde av situasjonen som bakteppe for de senere møter FN-ambassadøren hadde med Rederiforbundet i januar og februar 1957.

Leif Høegh har i sin bok *I skipsfartens tjeneste* også viet Suez plass i det som kan kalles en erindringsbok. Høegh forteller om veien fra han kjøpte sitt første skip, startet for seg selv og frem til sine mange styreverv og opplevelser i skipsfartens tjeneste. Høegh opparbeidet seg i løpet av sin

yrkeskarriere et bemerkelsesverdig stort nettverk, og hans syn på Suezkrisen gir et interessant innblikk i konflikten sett fra hans synspunkt. Høeghs svært sentrale rolle i Rederiforbundet under Suezkrisen gjør at hans meninger tillegges stor vekt. Høegh fremstår også som en samfunnsdebattant og hadde blant annet innlegg i tidsskriftet *Samtiden* hvor han diskuterte skipsfartens rolle, for eksempel under Suezkrisen.

Av internasjonal litteratur har jeg benyttet meg av den britiske historikeren Keith Kyles bok *Suez. Britain's End of Empire in the Middle East*. Kyle tar for seg hele bakgrunnen for Nassers nasjonalisering og følger de britisk-franske-israelske planene fra første planleggingsstadiet til invasjonen av Egypt. Boken konsentrerer seg hovedsakelig om de politiske prosessene hos de tre landene forut for invasjonen.

I sin masteroppgave fra høsten 2003, *The Suez crisis as a case of study of Norwegian foreign policy and its impact in Norwegian – British relations*, tar Øystein Tunsjø opp det norsk-britiske forholdet, hovedsakelig i etterkant og som et resultat av Suezkrisen. Han bruker i likhet med meg Henriksen Waages *Norge – Israels beste venn. Norsk Midtøstenpolitikk 1949-1956* som en sentral kilde for å belyse regjeringen og Utenriksdepartementets arbeid under selve krisen. Han tar for seg Nasser, Suezkanalen og den vestlige holdningen i et eget kapittel, uten å komme inn på Rederiforbundet holdning. Tunsjø tar for seg det storpolitiske oppgjøret etter Suezkrigen og opprettelsen av United Nations Emergency Force (UNEF), men nevner ingenting om Suezkanalens status.

I sin hovedoppgave *Inn i en ny tid – Suez 1956. Fire norske avisers holdninger til Suez-krisen i 1956* analyserer Berit Reiss deler av den borgerlige norske pressens reaksjoner på Suezkrisen. Reiss tar for seg avisene *Aftenposten*, *Dagbladet*, *Morgenbladet* og *Bergens Tidende*s dekning av krisen i tidsrommet fra 1955 til mars 1957. Hun beskriver hvordan bekymringen for den norske skipsfarten etter nasjonaliseringen gradvis stilnet da det viste seg at Nasser organiserte trafikken gjennom kanalen på en langt bedre måte enn avisene først hadde fryktet. Hun beskriver hvordan Israels angrep på Egypt ble fordømt, men likevel betegnet som preventivt angrep. Det britisk-franske angrepet ble derimot møtt med frykt for at NATO-alliansen skulle få uopprettelige skader. Fra nasjonaliseringen da alle de fire avisene sto samlet i sin fordømmelse var det etter det britisk-franske angrepet kun *Morgenbladet* som forsvarte britenes aksjon. På motsatt side var *Dagbladet* den mest britisk-kritiske av de fire borgerlige avisene.

Mine funn er hovedsakelig knyttet til Rederiforbundets egne arkiver. Stenografiske referater fra Rederiforbundets Hovedstyremøter har vært til hjelp for å forstå motivene og de tanker som lå bak

det rederne uttalte i møtene med Utenriksdepartementet og internasjonale organer som Londonkonferansene og International Chamber of Shipping. Også notater, utkast til redegjørelser og ikke minst brev mellom Rederiforbundet og britiske kollegaer har gitt et bilde av hvordan de norske rederne tenkte og jobbet opp mot Utenriksdepartementet når det kom til norsk deltagelse i brukerorganisasjonen SCUA . Det er naturlig å se på kildene i Rederiforbundets arkiv med et kritisk blikk. Kan enkelte ting være sagt bare for å pynte på egne motiver og fasade? Fordelen med å få tilgang til stenografiske referater er at man får tilgang til alt som er sagt, også ting som helt tydelig er nevnt ut over det opprinnelig manus. Brev mellom ulike aktører, ofte konfidensielle og personlige, skal sees i forhold til den situasjonen man var oppe i. Dokumenter fra for eksempel ulike ambassader funnet i Rederiforbundets arkiv kan sjeldent brukes som sannhetsvitne, men å se en sammenheng i hvorfor akkurat dette dokumentet ble sendt Rederiforbundet kan ofte gi flere svar enn selve dokumentet.

Jeg vil også undersøke om det fantes kritiske holdninger til Rederiforbundet som kom innenfra. Hva var de i så fall misfornøyd med og hva gjorde dette med Rederiforbundets holdning? Dette kan være alt fra bemerkninger i stenografiske referater til brev fra medlemmer. Jeg vil da undersøke hvem disse kritiske aktørene var og hva de uttrykte. Jeg vil undersøke hvordan Rederiforbundet håndterte eventuelle kritiske bemerkninger og hvordan det påvirket holdningen.

Det har vært nødvendig å gå gjennom de samme UD-arkivene som Hilde Henriksen Waage benyttet seg av for å belyse Utenriksdepartementets reaksjon på Rederiforbundets henvendelser. For meg har funn av brev fra Rederiforbundet vært til god nytte i forståelsen av Rederiforbundets motiver og handlinger under ulike deler av Suezkrisen. Jeg har derimot ikke prioritert å gå inn og studere Stortingsforhandlinger. Dette fordi mitt fokus på det innenrikspolitiske området har ligget på den politikken Utenriksdepartementet førte, ikke forhandlingene i Stortinget. Arbeiderpartiet hadde i stortingsperioden 1953-57 uansett et flertall på 77 av 150 representanter.

I tillegg til å bruke Reiss sin hovedoppgave, har jeg også selv gått gjennom avisene Arbeiderbladet og Norges Handels og Sjøfartstidene i perioden juli 1956 til juli 1957. Selv om Reiss analyserer fire norske avisers holdning til Suezkonflikten i sin hovedoppgave, mener jeg at Arbeiderbladet og Norges Handels og Sjøfartstidende i forhold til mitt tema og mine problemstillinger fremstår som mer relevante aviser. Arbeiderbladet fordi avisen representerte regjeringspartiets generelle holdning. Jeg har ikke gjort noe forsøk på å dokumentere et spesielt tett forhold mellom Rederiforbundet og Norges Handels og Sjøfartstidende. Det har heller ikke vært meningen. Men Norges Handels og Sjøfartstidende skiller seg ut fra de andre avisene gjennom sin dekning av skipsfartsspørsmål og

handelspolitiske problemstillinger generelt. Selv om jeg ikke aktivt har gått inn for å belyse forholdet mellom Rederiforbundet og Norges Handels og Sjøfartstidende har intervjuer i avisen, og notater i forbindelse med intervjuene funnet i Rederiforbundets arkiv, vist at forholdet mellom de to må ha vært tett og godt.

Ellers er mitt inntrykk at det er påfallende hvor lite norsk litteratur som nevner norsk skipsfarts erfaring med Suezkrisen. Noe skikkelig verk om Rederiforbundets historie kan ikke sies å ha blitt skrevet John Egeleand, som har tatt for seg Rederiforbundets historie, bruker kun et fåtall sider på å beskrive Rederiforbundets rolle i krisen i sin fremstilling.

Den store mangelen på litteratur om skipsfartsnasjonen Norges forhold til Suezkrisen kan godt eksemplifiseres av første bind i det omfattende verket om Sjømannsforbundets historie.

I boken *Vår skjebne i vår hånd*, som omhandler Sjømannsforbundets historie frem til ca 1960, har forfatter Finn Olstad utelatt Suezkrisen i sin helhet. Dette til tross for at norske skip med sjøfolk var kanalens nest største bruker.

Avgrensning

Egypt nasjonaliserte Suezkanalen 26. juli 1956. Mange ser Egypts nasjonalisering av Suezkanalen som en direkte konsekvens av vestmaktenes nei til Egypts lånesøknad for å bygge Aswandammen. Men siden min oppgave i så stor grad omhandler selve Suezkanalen vil jeg også gå lengre tilbake i tid for å få fram de lange linjene som gjorde at Nassers nasjonalisering også ble et anti-imperialistisk symbol for egypterne. Suezkanalens historie som en egyptisk kanal som etter hvert gled over i de vestliges hender, bygger på mange måter opp til nasjonaliseringen og ikke minst til den påfølgende perioden. Reaksjonene fra brukerlandene i etterkant av nasjonaliseringen kan også sees på med imperialistiske briller. En av skillelinjene mellom de to fløyene de vest-europeiske brukerlandene etterhvert delte seg i, må sies å ha gått på imperialismen kontra Egypts rett til å drive sin egen kanal

Mange av de bøker som er skrevet om Suezkrisen avsluttes når kamphandlingene ble avsluttet og angriperne måtte trekke seg tilbake. I forhold til skipsfarten og Suezkanalen innleder opphøret av kamphandlingene bare et nytt kapittel. Sett fra skipsfartens perspektiv kan ikke Suezkrisen sies å være avsluttet før skipene igjen seilte gjennom Suezkanalen i samme omfang som før den ble stengt. Jeg har derfor valgt å ikke avslutte min oppgave før sommeren 1957. Først da seilte norske skip gjennom kanalen slik de hadde gjort før krigshandlingene startet.

Kronologisk kan oppgaven deles opp i tre deler. Kapittel 1 tar for seg Suezkanalens historie frem mot nasjonaliseringen. Jeg har der valgt å fokusere på den økte spenningen mellom Egypt og brukerlandene i perioden 1949-56. Kapittel 2 og 3 tar for seg Egypts nasjonalisering og brukerlandenes reaksjon på denne. Dette innbefatter blant annet to brukerlandskonferanser, spørsmålet om en brukerorganisasjon og behandlingen av Suezsaken i FN forut for det britisk-franske-israelske angrepet på Egypt. Kapittel 4 tar for seg angrepet, reaksjonene og de utfordringene man sto overfor i etterkant av krigshandlingene. Dette innbefatter to norske skip som ble innesperret da bombene falt over Egypt, hvem som skulle rydde kanalen, hvem som skulle betale dette, kanalens videre status og perioden frem til de norske skipene, i likhet med de fleste andre vest-europeiske, igjen seilte gjennom Suezkanalen.

Siden 1956 har Rederiforbundet skiftet navn fra Norges Rederforbund til Norges Rederiforbund. Jeg har i denne oppgaven valgt å bruke nåtidens betegnelse, ofte i den forkortede versjonen "Rederiforbundet".

1 Suezkanalens historie

1.0 Innledning

Da Nasser nasjonaliserte Suezkanalen sommeren 1956, markerte det at kanalen igjen var kommet på egyptiske hender. Selv om kanalen var bygget av egyptiske arbeidere, var det franskmannen Lesseps som sto som byggherre. Det skulle ikke gå mange år etter åpningen i 1869 før Egypt måtte gi fra seg alt utbytte de etter konsesjonen skulle hatt krav på. Landets økonomiske problemer førte til at de måtte selge hele sin aksjepost til Storbritannia. Noen år etterpå måtte egypterne også gi slipp på de 15% av utbyttet som de etter konsesjonsteksten skulle ha fått utbetalt årlig. Dermed var Suezkanalen kontrollert av Storbritannia og Frankrike. Samtidig tok de to europeiske statene stadig mer kontroll over landet, noe som provoserte den egyptiske befolkningen.

På 1900-tallet reduserte britene gradvis sin tilstedeværelse i Egypt, men opprettholdt stadig militære styrker ved den strategisk viktige Suezkanalen. Araberverdens krig mot Israel på slutten av 1940-tallet og begynnelsen av 1950-tallet gjorde at Egypt gradvis tok i bruk Suezkanalen som politisk maktmiddel. Dette kom til uttrykk gjennom ulike restriksjoner mot varer og skip som hadde hatt direkte eller indirekte kontakt med Israel. De egyptiske restriksjonene gjorde at forholdet mellom brukerlandene og Egypt ble dårligere på 1950-tallet. Også forholdet til det franskbaserte kanalkompaniet ble surere. Egypt presset for eksempel kanalkompaniet til å inngå avtaler om å ansette flere egyptiske direktører i kanalkompaniets styre. Dette førte til at Nasser ble populær blant egen befolkning, men upopulær blant de vestlige brukerlandene.

Det gradvis dårligere forholdet til Egypt gjorde at brukerlandene ikke så lyst på Egypts planlagte overtagelse av kanalen i 1968. Egypt ville da stå som eier og skulle drive kanalen, et scenario de vest-europeiske rederne mente ville være katastrofalt for Suezkanalen som transportvei. Prognosene viste at oljetransporten de kommende årene ville kreve at Suezkanalen ble betydelig utvidet. Rederne mente at bare det franskbaserte kanalselskapet hadde erfaringen og ferdighetene til å klare dette.

I dette kapittelet tar jeg for meg Suezkanalens historie fra åpningen i 1869 til Nassers nasjonalisering av kanalen i 1956. Suezkanalen åpnet som et storslått byggverk, men for Egypt ble vannveien gjennom ørkenen etterhvert et symbol på vestlig imperialisme på egyptisk jord. Etterhvert som Storbritannia på 1900-tallet gradvis reduserte sin tilstedeværelse, fikk Egypt likevel

mer og mer innflytelse i styringen av Suezkanalen.

Norske skip seilte gjennom Suezkanalen allerede åpningsåret og fra begynnelsen av 1950-tallet var norske skip kanalens nest største bruker. Etter at staten Israel ble opprettet i 1948 tok Egypt i bruk Suezkanalen som politisk virkemiddel, noe som fikk utslag i ulike restriksjoner for skipstrafikken. Restriksjonene skulle gjøre forholdet mellom Egypt og de vestlige brukerlandene dårligere utover på 1950-tallet. For brukerlandene ble det klarere og klarere at den planlagte egyptiske overtakelsen av kanalen etter kanalkompaniets konsesjons utløp i 1968 måtte unngås. Planene var derimot fremdeles på diskusjonsstadiet da Nasser uventet nasjonaliserte Suezkanalen 26. juli 1956, 12 år før konsesjonens utløp.

1.1 Lesseps' ambisiøse plan

Det var den franskmannen Ferdinand de Lesseps som sto bak byggingen av Suezkanalen. Han inngikk 5. januar 1856 en kontrakt med den egyptiske khieven Muhammed Said Pasha om bygging av en kanal mellom Middelhavet og Rødehavet. Lesseps og hans aktivieselskap fikk lisens til å bygge og drive kanalen i 99 år og Egypt var sikret en del av utbyttet av fremtidige inntekter i lisensperioden. Da arbeidet med å grave kanalen startet besto arbeiderne av egyptiske bønder som var utkommandert av den egyptiske khieven. Opptil 30 000 egyptere jobbet samtidig i kanalen og arbeidsforholdene var tøffe. Mange egyptere døde og Lesseps ble av enkelte anklaget for ren slavedrift. Da Said Pasha døde nektet hans etterfølger å la egyptere arbeide med kanalbyggingen. Da Lesseps måtte rekruttere europeiske arbeidere ble det også investert i maskiner som gjorde arbeidet betydelig lettere.

Det første skipet seilte gjennom Suezkanalen den 17. november 1869. Åpningstalene snakket om det 19. århundrets største under og det største som hadde skjedd Egypt siden pyramidene. Sannheten var at pengeproblemer hadde gjort kanalen grunnere og smalere enn først planlagt. Sluttbeløpet kom på 440 millioner franc, over dobbelt så mye som Lesseps hadde budsjettet med. Planen var at kanalen skulle være 120 meter bred på overflaten og 60 meter bred på bunnen. Pengemangelen gjorde at den ved åpningen var 60 meter bred på overflaten og 22 meter på bunnen. Kanalens dybde var 8 meter. Løsningen ble å lage såkalte vikespor langs kanalen, det vil si steder der skipene kunne passere hverandre.

I starten gikk trafikken tregt. Skipene kunne bare seile gjennom på dagen og med svært lav fart.

Gjennomsnittlig tid gjennom kanalen var på 50 timer og i 1870 passerte kun 486 skip. De neste årene sørget kanalutvidelser og belysning langs kanalen at skip kunne passere i høyere fart døgnet rundt. I 1900 passerte 3441 skip gjennom, det vil si omtrent 10 skip hvert døgn. Syv år senere var antall passeringer økt til 4367 skip årlig mens man i 1913 kunne slippe gjennom 5085 skip. Dette tilsvarte omtrent 14 skip hvert døgn.

Kanalselskapets tall viser at det i begynnelsen var franske og britiske skip som dominerte brukerstatistikken av Suezkanalen. Storbritannia skulle forbli kanalens største bruker helt frem til nasjonaliseringen i 1956. Av en gjennomseilende tonnasje på 761 000 sto norske skip for kun 1000 av dem i 1870.

1.2 Egypt mister kontrollen over Suezkanalen

For å dekke det gigantiske underskuddet byggingen hadde medført tilbød Lesseps' aksjeselskap i 1854 400 000 aksjer for salg. Hver aksje kostet 500 franc. Kjøperne ble medeiere av selskapet og ville få sin del av overskuddet når gjelden var nedbetalt. Den egyptiske khevien fikk ca 176 500 av de 400 000 aksjer som takk for støtten under arbeidet. Eller var det hovedsaklig rike franskmenn som benyttet sjansen. Det skulle derimot vise seg at det ikke var Lesseps som var i den vanskeligste økonomiske situasjonen.

Da Said Pasha døde i 1863 ble han etterfulgt av Ismail. Ismail satte i sin regjeringstid i gang ambisiøse reformer og overdådige prosjekter som førte med seg en enorm pengebruk. Ismail ville blant annet gjøre Egypt så europeisk så mulig på kortest mulig tid og skal ha uttalt at «mitt land er ikke lenger i Afrika, men i Europa».¹ Selv ikke økte inntekter fra bomullsindustrien var nok til å dekke Ismails pengebruk. For å finansiere sine luksuriøse prosjekter tok han opp store lån i europeiske finanshus. Da Ismail overtok etter Sids død i 1863 skyldte Egypt de europeiske finanshusene 3 millioner engelske pund. I 1880 var denne gjelden økt til 98,4 millioner pund.²

Utover på 1870-tallet ble betalingsvanskene stadig mer åpenbare. Gjelden økte uten at Egypt klarte å innfri sine betalingsforpliktelser. Etterhvert satte de europeiske finanshusene foten ned og nektet landet flere lån. I 1876 ble Egypt i realiteten regnet for å være konkurs. Ismail var blitt avhengig av sine europeiske kreditorer, hovedsakelig britiske og franske, som på sin tide hadde mistet tilliten til den egyptiske lederen. I et forsøk på å kvitte seg med litt av gjelden henvendte khevien seg i 1875

1 William L. Cleveland «*A History of the Modern Middle East*» 2000: 95

2 Cleveland 2000: 98

til Frankrike og tilbød å selge landet sine Suez-aksjer. For Frankrike var prisen på 88000000 franc i overkant av hva man kunne betale. Dermed fikk Storbritannia en gylden sjanse til å komme på banen.

Britenes hadde vært skeptisk til Lesseps' prosjekt, men skepsisen hadde forsvunnet kort tid etter åpningen. Kanalen var en snarvei til imperiet i øst og britiske skip hadde allerede fra åpningsåret vært kanalens største brukere. Khedivens aksjer var akkurat den muligheten britene håpet på for å få innflytelse over kanalen. Et kjøp var så viktig at den britiske statsministeren, Benjamin Disraeli, holdt Parlamentet uvitende og gikk direkte til dronning Victoria for å få godkjenning for et kjøp. Kun de andre ministrene ble informert før salget var i orden. Britene kjøpte 176 602 aksjer av Egypt til en pris på 4 millioner engelske pund. Dermed fikk Storbritannia en eierandel på 44% i kanalkompaniet som da var kontrollert av briter og franskmenn.³

Egyptys finansielle problemer var likevel ikke løst. Ismail var i prinsippet i lommene på Frankrike og Storbritannia som presset til seg kontroll over Egyptys finansielle politikk. Da Ismail prøvde å hindre dette ble han etter europeiske press avsatt av den ottomanske sultanen Abdul Hamid 2. Han ble i 1879 erstattet av Tawfiq. Ismail hadde nærmest pantsatt landet og Tawfiq måtte nå betale tilbake gjelden på nesten 100 millioner britiske pund. 60% av Egyptys årlige inntekter måtte de neste årene gå til å betale avdragene. Alt den egyptiske regjeringen nå foretok seg måtte godkjennes av britene og franskmennene. Dette løste likevel ikke de økonomiske problemene. I 1880 ble Egypt nødt til å selge rettighetene som ga dem 15% av det årlige nettooverskuddet i kanalen. Kjøperne var franske privatpersoner. Kanalselskapet var nå fullstendig kontrollert av de to vestlige statene. Kanalen var blitt bygget av egyptiske arbeidere og rant gjennom egyptisk land, men uten at landet fra nå ville motta noen økonomisk gevinst. Dette skapte opprørstemning i de store egyptiske byene. Mange egyptere så på kanalselskapet som et vestlig imperialistisk fremstøt. Også fremstående generaler i den egyptiske hæren var misfornøyd og forberedte opprør mot den sittende khediven. Ledet av Ahmad Urabi, en av få egyptiske offiserer som ikke hadde sin utdannelse fra vestlige militærskoler, vokste misnøyen til en nasjonalistisk bevegelse. Da Urabi ble krigsminister i 1882 følte de europeiske stormaktene sine interesser truet. Khalif Tawfiq var i lommen på britene og man fryktet store endringer ved en maktovertagelse av Urabibevegelsen. For britene med sine interesser var dette en for stor sjanse å ta. Suezkanalen var så viktig for britenes handel og økonomi at man ikke ville se Tawfiq bli styrtet. Britene brukte derfor et folkelig anti-imperialistisk opprør i Aleksandria i juni 1882 som påskudd for å angripe Egypt. Store flåtestyrker bombet Alexandria og tok Urabi til fange. I september satte britene inn militære styrker ved begge inngangene til Suezkanalen.

³ Cleveland 2000: 98

Storbritannia overtok den politiske og militære ledelsen i landet og skulle ha ulike grader av militært nærvær i Egypt til 1956.⁴

1.3 Konstantinopelkonvensjonen

I oktober 1888 ble Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Østerrike-Ungarn, Italia, Holland, Russland, Spania og Tyrkia enige om en konvensjon som skulle sikre fri gjennomfart i Suezkanalen til alle tider, også i perioder med krig.⁵

Suezkanalen skulle være en internasjonal vannvei der ingen skip skulle flaggdiskrimineres. Landene som underskrev Konstantinopelkonvensjonen aksepterte likevel at den øverste egyptiske ledelsen skulle ha rett til å forsvare kanalen. For britene ga Konstantinopelkonvensjonen dem i realiteten full kontroll over Suezkanalen. Egypt var under britisk okkupasjon og egypterne var sterkt misfornøyde med at kanalbrukerne laget en konvensjon seg imellom og trykket den ned over hodet på landet kanalen rant gjennom. Egypt mente at hele Konstantinopelkonvensjonen var et brudd på konsesjonen som Said hadde gitt Ferdinand de Lippes i 1856. For britene ble Suezkanalen viktig både i fred og krig. Under begge verdenskrigene stengte britene Suezkanalen for fiendtlig skipsfart med begrunnelse i Konstantinopelkonvensjonen.⁶

Men Konstantinopelkonvensjonen skulle også bli sentral etter nasjonaliseringen i 1956. Både Frankrike, Storbritannia og den internasjonale rederiorganisasjonen International Chamber of Shipping hevdet i etterkant av nasjonaliseringen at den var et brudd på Konstantinopelkonvensjonen. Også i årene før nasjonaliseringen anklaget enkelte brukerland Nasser for å krenke Konstantinopelkonvensjonen. Dette fordi Egypt, som vi senere skal se, innførte ulike restriksjoner mot skipstrafikken og varehandelen i forbindelse med de arabiske landenes krigføring mot Israel.

Britene erklærte ikke Egypt uavhengige før i 1922, men denne uavhengigheten hadde også forpliktelser. Britene bestemte at de skulle kunne beskytte Egypt mot militære trusler utenfra. Det vil si at de i prinsippet kontrollerte den egyptiske hæren og Suezkanalen. I august 1936 inngikk Storbritannia og Egypt en mer formell avtale om egyptisk uavhengighet. Den britiske okkupasjonen

4 Cleveland 2000: 92-101

5 Helge Pharo og Bjørn A. Nordahl «Kilder til moderne historie – Internasjonal politikk 1950-1965. 1973:235

6 N.R. 4- Egypt - Suez canal 2: Egyptian information departement: The Suez Canal: Facts and Documents. Utgitt 12. august 1956. Dokumentet viser Egypts syn på diverse avtaler osv. Og er sendt til Norges Rederiforbund fra Chamber of shipping of the United Kingdom som et grunnlag for diskusjon om den videre strategien pr. August 1956 ang. Nassers nasjonalisering.

av Egypt var med dette avsluttet, men britene fikk lov til å stasjonære 10 000 soldater ved kanalsonen og i Sinai. De fikk også rett til å bruke militære baser både i Alexandria, Kairo og i området rundt Suezkanalen. Denne avtalen, som hadde en varighet på 20 år, ga også britene rett til å okkupere Egypt og bruke egyptisk utstyr i en eventuell krigssituasjon. Dette benyttet britene seg av under begge verdenskrigene.⁷

1.4 Kanalens drift etter 2. verdenskrig

I 1946 passerte totalt 5 057 skip kanalen. Storbritannia var største bruker med USA og Nederland på de neste plassene. Norske skip tok fjerdeplassen både når det gjaldt antall passerende skip og tonnasje. 284 norske skip passerte kanalen i 1946. Av den totale nettotonnasje gjennom kanalen på 32 731 898 sto norske skip for 1 716 618, noe som utgjorde 5,24%. I 1952 var det totale antall skip som passerte kanalen økt til 12 168. Britiske skip var fremdeles den største brukeren med 4 212 passerende skip, 34,62% av den totale tonnasjen. Norske skip lå som Suezkanalens nest største bruker. De 4 220 norske skipene som seilte gjennom kanalen utgjorde 13,67% av den totale gjennomfarten.⁸ I 1954 passerte totalt 13215 skip kanalen. Av disse var 1738 norske. Storbritannia hadde flest skip gjennom med 4493 mens Frankrike ble Suezkanalens tredje største brukernasjon. I perioden 1946 til 1955 ble antall brukernasjoner doblet fra 23 til 46. Til tross for denne økningen holdt Norge fra 1950 posisjonen som kanalens nest største bruker etter Storbritannia. I realiteten sto 12-13 land for ca 80% av alle gjennomseilingene i hele denne perioden.⁹

En stor utfordring for kanalselskapet var vedlikehold og utbygginger for å kunne møte den stadig økende trafikken gjennom kanalen. Fra 1869 til 1956 ble det satt i gang syv utbyggingsprosjekter. Dette resulterte i at kanalen stadig kunne ta imot flere og større skip. I 1869 kunne Suezkanalen kun ta imot skip med en maks dyptgående på 16,5 fot. I 1955 var denne grensen steget til ca 55 fot. Også selve ekspedisjonssystemet ble utbygd, noe som gjorde at de fysiske arbeidene med å gjøre kanalen bredere og dypere kunne bli gjort uten at den stadig økende trafikken ble berørt. Oppgraderingsarbeidene gikk over flere år. For eksempel ble den 7. utbyggingsplanen gjennomført i tidsrommet 1949-1955. I denne perioden ble hele kanalen gjort 50 centimeter dypere. I tillegg ble det bygget en sidekanal som gjorde det lettere for møtende konvoier å passere hverandre. Den 8. utbyggingsplanen ble vedtatt i 1954 og skulle blant annet bestå av bygging av ytterligere to sidekanaler og økning av dyptgående til 56 fot. Som vi skal se senere i oppgaven var mistilliten til

⁷ Cleveland 2000: 92-110

⁸ N.R. SUEZ CANAL annual returns of shipping and tonnage for the years 1946-1952. London: Her Majestys stationery office 1954.

⁹ N.R. Compagnie Universelle du Canal Maritime De Suez: «Le Trafic Du Canal De Suez Année 1955»

at Egypt selv kunne klare disse administrasjons og utbyggingsoppgavene i kanalen en av hovedargumentene Rederiforbundet brukte mot nasjonaliseringen. Rederiforbundet mente at bare det franskbaserte kanalkompaniet, som hadde drevet kanalen siden 1869, hadde den nødvendige kunnskapen og erfaringen som krevdes for å drive kanalen. Selv om ulike oppgraderingsarbeider hadde funnet sted helt siden kanalen åpnet, viste oljeprognoiser at kanalen i årene etter 1956 ville stå foran en stor økning i oljetransport mellom det Røde Hav og vest-Europa.

1.5 Egyptiske restriksjoner i lys av den arabisk-israelske konflikten

Da staten Israel ble dannet i 1948 tok Egypt som tidligere nevnt i bruk Konstantinopelkonvensjonen som begrunnelse for å gripe inn i skipstrafikken gjennom Suezkanalen. Israelske skip ble nektet gjennomseiling og skip under andre flagg som skulle til Israel ble grundig sjekket. Kanalforbudet gjaldt også alle oljetankere, uansett nasjonalitet, som var på vei til eller fra det britiske oljeraffineriet i Israel. Skipsfartsnasjonene raste, men Egypt pekte på at de var i en krigssituasjon med Israel og hadde rett til å forsvare seg. Selv ikke en våpenstillstandsavtale som ble inngått mellom Egypt og Israel i januar 1949 endret noe på egypternes praksis. Restriksjonene ville ifølge egypterne vare helt til Egypt ikke lenger var i krig med Israel, altså helt til en formell fredsavtale mellom de to statene var underskrevet.

Storbritannia var den skipsfartsnasjonen som ble mest skadelidende. Britenes utenrikshandel gikk med underskudd og passeringsproblemene i kanalen fikk mye av skylden. USA var ikke interessert i å støtte britene i en eventuell militær aksjon for å få opphevet sanksjonene, men sammen med seks andre skipsfartsnasjoner sendte amerikanerne i september 1949 en protestnote til egyptiske myndigheter. Etter dette lempet Egypt noe på restriksjonene; skip som skulle til Israel, men som ikke hadde verken olje eller krigsmateriell fikk lov å passere kanalen fra syd til nord. Dette hjalp ikke britene mye. Opposisjonsleder Eden, som var statsminister under krisen syv år senere, mente britene burde sendte krigsskip til kanalsonen for å legge press på egypterne. I Egypt svarte man sommeren 1951 med å sette ut artilleri for å forsvare Suezkanalen. Storbritannia tok i september 1951 saken inn for FNs sikkerhetsråd som var enig i at Egypts handlinger var et brudd på ånden i våpenstillstandsavtalen med Israel. Egypt ignorerte dette resolusjonsvedtaket.¹⁰

I juni 1950 vedtok den egyptiske regjeringen nye restriksjoner for skipstrafikken gjennom Suezkanalen. Skip som skulle seile fra Rødehavet til Middelhavet måtte legge frem bevis på at de

¹⁰ Hilde Henriksen Waage *Norge – Israels beste venn. Norsk Midtøsten-politikk 1949-56* 1996: 195-197

ikke hadde med varer som skulle til Israel. Den egyptiske regjeringen erklærte også at alle tankskip som hadde seilt til eller fra Israel etter 15. mai 1948, dagen krigføringen mellom Israel og Egypt startet, ville bli svartelistet og nektet adgang til egyptiske havner. Disse nye bestemmelsene irriterte brukernasjonene ytterligere og spesielt britene begynte å bli utålmodige.¹¹

1.6 Norge og Rederiforbundets holdning

I Utenriksdepartementet var holdningen at å instruere skipsfarten til å følge egypternes krav ville gi inntrykk av at Norge mente kravene var legitime, et syn UD ikke støttet. Derfor sendte UD beslutningen over til Rederiforbundet. Hvis rederne selv ville følge de egyptiske kravene fikk de gjøre det. Hvis de ville ignorere dem var det med Utenriksdepartementets stille aksept. Det var uansett rederne som ville bli økonomisk skadelidende hvis det skulle bli konfrontasjoner.

Utenriksdepartementet hadde siden 1948 diskutert en eventuell erstatningssak mot Egypt grunnet de ulike egyptiske restriksjonene, eventuelt i samarbeid med Storbritannia. I London presset britene på den norske ambassadøren for å få nordmennene med på dette. I Rederiforbundet stilte man seg noe kjølig til en eventuell erstatningssak. De norske rederne mente en erstatningssak ikke ville være verdt bryet da dette trolig ville forverre forholdet mellom Egypt og brukerlandene ytterligere.

Men mye tydet også på at de siste egyptiske bestemmelsene ble betydelig dempet da de ble satt ut i praksis. Det amerikanske utenriksdepartementet hadde hele tiden inntrykk av at egypterne ikke ville håndheve bestemmelsene bokstavlig. I 1950 innrømmet det svenske rederiforbundet at de hadde hørt at enkelte av bestemmelsene ble sett gjennom fingrene av de egyptiske myndighetene.¹²

Norges Rederiforbund satt med opplysninger fra israelske kilder som kunne fortelle at et skip som skulle til Israel hadde passert Suezkanalen uten problemer sommeren 1952. Skipet seilte med korn til den israelske byen Haifa og hadde stopp både i Port Said og Suez. Der ble det forsynt med bunkers og et kjøleskap. Selv om det fra skipets fraktpapirer klart fremgikk at lasten skulle til Haifa fikk ikke skipet problemer. Faktisk fikk de egyptiske myndighetene skryt for å vise en «uklanderlig holdning». Noen dager senere passerte et dansk skip Suezkanalen lastet med 4 500 tonn copra som skulle til Haifa. Også denne passeringen foregikk uten problemer.¹³

Også Rederiforbundet må ha innsett skipsfartsnasjonenes harme ikke sto i forhold til Egypts

¹¹ Henriksen Waage 1996:198-203

¹² Henriksen Waage 1996: 207

¹³ N.R. Norges Rederiforbunds medlemsblad 1952.

faktiske gjennomføring av de ulike restriksjonene. Dette ble gjenspeilet da Rederiforbundet fikk i oppgave å beregne hvor stort beløp norsk skipsfart hadde tapt som følge av de egyptiske restriksjonene. I forhold til Utenriksdepartementet og deler av norsk presses høytflygende prognoser var Rederiforbundets anslag på til sammen 150 000 kroner oppsiktsvekkende lavt. Tall fra Suezkanalkompaniet, som også ble bekreftet av Foreign Office viser at store deler av de norske skipene som seilte gjennom Suezkanalen var i ballast. Av de 903 norske skipene som seilte gjennom Suezkanalen i 1950 var 686 i ballast. I 1948 var 304 av de 485 norske skipene som passerte i ballast og for 1949 er tallene 482 skip i ballast av de totalt 704 norske skipene som passerte. Så lenge skipene gikk i ballast var det befrakterne og ikke de norske rederiene som ble stående med det økonomiske tapet.¹⁴

Men uansett hvem som hadde rett av Egypt eller de vestlige brukerne gjorde restriksjonene og etterfølgende brukerprotester at forholdet mellom Egypt og brukerlandene i tiden etter 1949 ble stadig dårligere. Da Nasser i etterkant av de frie offiserenes kupp i 1952 kom til makten, ble forholdet enda surere. Nasser var en dominerende leder med stor støtte i befolkningen og fikk snart tilnavn som ”den nye Hitler” av internasjonale redere. Da Egypt nasjonaliserte Suezkanalen i 1956 omtalte Rederiforbundet nasjonaliseringen som Hitlers nasjonalisering, ikke Egypts..

Men Egypts forhold til kanalens største bruker var heller ikke godt på begynnelsen av 1950-tallet. Nasjonalistiske strømninger blant befolkningen kom til overflaten og folket krevde britene ut av landet. Storbritannia sto fremdeles med militære styrker ved Suezkanalen, noe som provoserte egypterne. Mange egyptere så på dette som en ny for imperialismen og krevde at Egypt måtte si opp avtalen fra 1936. 8. oktober 1951 gjorde statsminister Nahas Prasha akkurat det. Egypterne jublet, mens britene svarte med væpnet makt. Voldssituasjoner mellom briter og egyptere ved kanalsonen førte til at nasjonalister fra Egypt truet med sabotasje. Britene svarte med fallskjermropp, tok kontroll over strømforsyninger, telefonlinjer, veier og stanset oljeforsyninger til Kairo. Dette førte til opptøyer og anti-britiske og nasjonalistiske massedemonstrasjoner. Skipstrafikken gjennom kanalen var kraftig redusert fordi de egyptiske arbeiderne hadde gått ut i streik i protest mot britenes aksjoner mot Egypt. Av en egyptisk arbeidsstyrke på 60 000 var 90% i streik. Til tross for import av arbeidere fra Kypros og Mauritius var det umulig for britene å holde kanalen i gang i vanlig tempo. Som kanalens nest største bruker holdt Norge en, til britenes irritasjon, lav profil. Det vil si:

¹⁴ N.R. Foreign Office: Suez canal annual returns of shipping and tonnage for the years 1946-1952 – Statistics and tables for the year 1950. London: Her Majestys stationary office.
Suezkanalkompaniets årsberetning: Compagnie universelle du Canal Maritime De Suez Le Trafic Du Canal De Suez Année 1948 og 1949

Norske myndigheter fulgte nøye med på utviklingen, men noen direkte fysisk bistand eller støtte til britene var det ikke snakk om. Selv om Storbritannia var kanalens desidert største bruker, mente de at også de andre brukerne av kanalen burde delta mer for å opprettholde kanalen som en internasjonal vannvei. Suezkanalkompaniet støttet britene og anmodet Norge om å iverksette diplomatiske aksjoner mot Egypt. I et møte med Foreign Office 9. januar 1952 ble Norges ambassadør i London underhånden spurt om han trodde Norge kunne være villige til å sende marinestyrker til Suezkanalen for å bistå britene i den vanskelige situasjonen den egyptiske streiken skapte. Britene så for seg at marinesoldatenes arbeidsoppgaver skulle innebære fortøyningsarbeider, ulike båttjenester og anti-sabotasjeundersøkelser rundt de fartøyer som lå i Suez.¹⁵

Rent folkerettslig var det problematisk at Norge ble blandet inn i en konflikt mellom to andre parter. Utenriksdepartementets jurister var klare: Egypt hadde ikke gjort seg skyldig i noe folkerettslig brudd mot Norge. Rederiforbundet var heller ikke interessert i norske marinestyrker til kanalen, men forbundets motiver tok verken utgangspunkt i folkerett eller Grunnlov. Norske redere tapte ikke automatisk store summer på at kanalen var stengt for en periode. En forsinket ekspedisjon i Suez ville føre til at omkostningene ville stige pga økt reisetid mens bruttoinntektene ville forbli uforandret. Britiske myndigheter ba om hjelp med bakgrunn i Norges rolle som kanalens nest største bruker. Dette var ifølge Rederiforbundets direktør Bernt Lund et bomskudd fra britene.¹⁶ Norges interesser i Suezkanalen kunne ifølge Rederiforbundets direktør ikke måles i tonnasje. 90% av de norske tankskipene som passerte kanalen var bortfraktet til oljeselskaper (hovedsaklig britiske og nederlandske), på tidscertepartier (70-75%) eller på konsekutive reisecertepartier på mer enn 3-4 måneders varighet (ca 15%). Det vil si at det var befrakteren som satt igjen med regninger som forsinkelser i Sueztrafikken ville medføre. Det var ingen tankskip i den amerikanske reserveflåten som kunne redde befrakterne. Isolert sett ville derfor norske redere tjene penger på at skipene ble omdirigert rundt Afrikas kyst, vel og merke hvis denne situasjonen ikke ble langvarig.¹⁷ Med tanke på verdenshandelen var det viktig at Suezkanalen fungerte optimalt, men sett med norske rederees øyne var ikke dette noe som hastet.¹⁸

1.7 Egypts planlagte overtakelse av kanalen i 1968

Ferdinand de Lesseps og hans kanalkompanis konsesjon hadde en varighet på 99 år. Konsesjonen utløp var nærmere bestemt 17. november 1968. Da skulle ansvaret for eierskap, drift og vedlikehold

¹⁵ Henriksen Waage 1996:212

¹⁶ N.R. 4 – Egypt – Suez canal: Notat signert Rederiforbundets direktør Bernt Lund. Datert 24. januar 1952

¹⁷ N.R. 4 - Egypt – Suez canal: Fortrolig Brev fra Norges Rederiforbund/v Direktør Bernt Lund til

Utenriksdepartementet. «Suezkanalen». Datert 26. januar 1952

¹⁸ Henriksen Waage 1996:214

overføres fra kanalkompaniet i Paris og til den egyptiske stat. For skipsfartsnasjonene var dette en uholdbar tanke. Skepsisen og misnøyen overfor egypterne var stor, ikke minst på bakgrunn av det dårlige forholdet som hadde utviklet seg mellom de vestlige brukerlandene og Egypt på 1950-tallet.

Selv var egypterne krystallklare. Allerede 29. mars 1947 var den egyptiske finansministeren Bodry Pasha ute i vestlige medier og gjorde det klart at det ikke under noen omstendighet var aktuelt å fornye kanalkompaniets konsesjon når den løp ut i 1968. Ifølge ministeren hadde Egypt allerede startet forberedelsene over hvordan dette skulle gjøres og kontaktet aktuelle egyptiske investorer.¹⁹

På begynnelsen av 1950-tallet kom det stadig oftere meldinger i pressen om at det i internasjonale skipsfartskretser ble jobbet for å hindre at Suezkanalen ble overtatt av Egypt i 1968. Dette gjorde klimaet enda dårligere. Christian Reusch, norsk minister i Kairo²⁰, kunne meddele at Egypt erklærte at «den egyptiske regjering ikke tar den ringeste hensyn til bestrebelser for å forlenge konsesjonen. Den vil ikke bli forlenget med et eneste sekund og regjeringen vil overta bestyrelsen av kanalen med alt utstyr fra midnatt 16. november 1968.»²¹

Egypt svarte med å konfrontere kanalkompaniet med en ny egyptisk selskapslov. Loven krevde at selskaper som opererte i Egypt skulle ha en ledelse bestående av minst 40% egyptere.

Kanalkompaniet, som hadde hovedsete i Frankrike, ble truet med søksmål hvis selskapet ikke rettet seg etter den nye loven. Kanalkompaniet var ikke enig i at «et franskbasert selskap som administrerer en internasjonal vannvei» skulle komme inn under den nye loven, men startet likevel forhandlinger med Egypt. De to partene ble enige om at av 32 direktører skulle 7 være egyptiske. Til gjengjeld ville Egypt hvert år få utbetalt 7% av kanalens årlige driftsoverskudd. Utenlandske kanalarbeidere skulle over en periode på tre år erstattes av egyptere. De utenlandske losene skulle gradvis ble erstattet av egyptiske losere som hadde fullført den egyptiske sjøfartsskolen.

Kanalkompaniets president uttalte etterpå utad at han var glad for å ha fått den egyptiske stat som en god partner. Med tanke på tiden etter 1968 var det viktig å ha en så god tone som mulig med de egyptiske myndighetene. Avtalen skulle være gyldig til utgangen av konsesjonen den 17. november 1968.²²

19 N.R. 4 - Egypt – Suez canal: Avskrift av Whitakers almanack 1949. Vedlegg til referat fra Rederiforbundets Centralstyremøte 28/9-1949

20 Christian Reusch overtok som norsk minister i Kairo etter Francis Irgens i oktober 1953.

21 N.R. 4-Egypt – Suez 1: Notat fra Christian P. Reusch til Utenriksdepartementet. «Suez-kanalen. 298 U. 28.12.55» Datert 6. juni 1956. Videre sendt til Rederiforbundet, mottatt 16. juni 1956. 30. Notat fra Rederiforbundets Centralstyremøte 28/9-49 post 27

22 N.R. Egypt – Suez canal: Notat til Rederiforbundets Centralstyremøte 28/9-49 ang. Post 27

Ikke alle var like skeptiske til den kommende overtagelsen. Den norske ministeren i Kairo, Christian Reusch, hadde fått et langt bedre inntrykk av egypterne enn det bildet rederne tegnet. Allerede 13 år før overtagelsen hadde egypterne satt ned en egen komité som skulle gjøre overtagelsen så smertefri som mulig. Reusch mente at suksessfaktoren lå i å fortsatt bruke de utenlandske losene og ekspertene til egypterne selv hadde utdannet folk som gradvis kunne overta. Den norske ministeren pekte på at det var viktig for Egypt at alt gikk på skinner. Kanalen ville bringe landet viktige inntekter. Reusch mente at egypterne var klar over at inntektskilden forutsatte utenlandsk kapital og utenlandske eksperter i arbeid med kanalen. På bakgrunn av dette mente Reusch at eventuelle internasjonale aksjoner ville virke mot sin hensikt. Det ville forringe egypternes fornuftige arbeid med å få dette prosjektet til å fungere Christian Reusch konkluderte slik «Etter min mening bør de interesserte land opptre som om de går ut fra at kanalens drift vil fortsette som tidligere også etter konsesjonens utløp. Først når det måtte vise seg at dette ikke blir tilfelle, er tiden kommet for å gå til aksjon».²³

Konklusjonen fra legasjonen i Kairo fikk Rederiforbundets Leif Høegh til å steile. I et brev til byråsjef Paus i Utenriksdepartementet påpekte han at det var kollektiv enighet blant internasjonale redere om at Egypts planlagte overtagelse i 1968 påførte rederne stor engstelse og usikkerhet. Mistilliten rettet seg i første rekke på rent tekniske forhold. Teknikerne som drev vedlikehold pr 1955 var ifølge Høegh «mestere i sitt fag og kjente kanalen inn og ut». Leif Høegh pekte på at kun litt utglidning av sand i kanalen kunne føre til «forsinkelser med helt ubegripelige konsekvenser». Skipene var avhengige av punktlighet, forsinkelser kostet store summer. I årene fremover ville også den økende trafikken presse fram omfattende dyptgående utvidelser av kanalen. Høegh hadde ikke tillit til at egypterne kunne greie den jobben. Høegh argumenterte også med den politiske situasjonen. Hvilken usikkerhet ville en egyptisk overtakelse føre med seg for kanalbrukerne? Egypts blokade av israelske skip og varer gjennom kanalen hadde resultert i svartelistede norske skip. Den norske redere hadde også fått et noe anstrengt forhold til det han så på som egyptisk arroganse i kjølvannet av disse sakene. Den økende nasjonalistiske frammarsjen mot britene virket også skremmende. Egypts overtakelse lå over 10 år frem i tid. Hvor ville nasjonalistene være om 10 år? Ifølge Høegh drømte de allerede nå om å få kontroll over kanalen. Rederen fryktet at kampen mot en militær okkupasjon ville gå over i en kamp om kommersiell okkupasjon. Høegh reagerte også kraftig på at Reusch hadde hevdet at hans syn på saken hadde støtte fra «en høy funksjonær i kanalkompaniet»²⁴ Dette måtte ifølge Høegh i beste fall være en misforståelse fra Reuschs side.

23 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1: «Fortrolig» Brev fra Den Kongelige Norske Legasjon i Cairo/v Christian P. Reusch til Utenriksdepartementet. Datert Cairo 12. januar 1955

24 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1: Fortrolig innberetning fra Den Norske Legasjonen i Cairo /v Christian Reusch til Utenriksdepartementet. «SUEZKANALEN». Datert Cairo 12. januar 1955

Høegh hadde sammen med høytstående kollegaer i International Chamber of Shipping hatt møte med kanalkompaniet i januar 1955 og satt igjen med det stikk motsatte inntrykket; kanalkompaniet og rederne var helt enige. Det var greit nok at denne saken ikke skulle opp på regjeringsnivå på daværende tidspunkt, men at rederne og rederiforbundene ikke skulle kunne studere hva som ville skje før det var for sent, var en altfor stor sjanse å ta.²⁵

Flere europeiske rederiforbund kunne berette at de så for seg en økende grad av vanskeligheter i forholdet mellom Kanalkompaniet og de egyptiske myndighetene i tiden frem mot 1968. Kanalselskapets økonomiske motivasjon for videre utbygging og vedlikehold ville synke og kanalen ville neppe opprettholde den standard skipstrafikken ville forvente. Flere europeiske rederiforbund uttrykte bekymring for kanalens fremtid. Det eneste håp var ifølge danskene å få overbevist Egypt om fordelene med at kanalen også etter 1968 ville styres etter kyndig internasjonal ledelse. De skandinaviske skipsfartsorganisasjonene hadde allerede luftet tanken om at kanalen etter 1968 kunne stå under ledelse av FN.²⁶

Egypterne hadde også nektet å gi visum til utenlandske losere som skulle tjenestegjøre i kanalen. Resultatet ble at det på slutten av 1955 var en akutt mangel på kvalifiserte losere i kanalen. Kanalkompaniet manglet 28 losere og skipsfarten ble skadelidende. Blant annet ble det kuttet kraftig i antall nattlige passeringer. 26 skip ble forsinket i mars og i april ble 84 skip forsinket mer enn 12 timer, to skip mer enn 24 timer. Rederiforbundet hadde også på slutten av 1955 kontaktet Utenriksdepartementet for å få den norske legasjonen i Kairo til å klage over losforholdene til egyptiske myndigheter. Forbundet hadde anmodet International Chamber of Shipping og sine nordiske rederkollegaer til å gjøre det samme.²⁷ Presidenten i kanalkompaniet var bekymret for det dårlige forholdet til de egyptiske myndighetene i kanalspørsmålet. Kanalkompaniet mente egypterne tok seg mer og mer til rette. Via den norske ambassadøren i Paris lurte direktøren på om ikke utenriksministeren ville ta Suezspørsmålet opp med sine nordiske kollegaer for å skape en felles nordisk front mot myndighetene i Kairo. Kanalkompaniet mente de nordiske landene sammen kunne gå i forhandlinger med Egypt med tanke på en ordning. Stadig flere i kanalledelsen pekte på at de nordiske landene sto samlet, var hyppige brukere av kanalen, og hadde ikke vært i direkte konfrontasjoner med egypterne på samme måte som britene. Tanken om en felles nordisk front levde som vi skal se ikke opp til forventningene da nasjonaliseringen fant sted.

25 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1: Brev fra Leif Høegh til byråsjef Paus ved Utenriksdepartementet. Datert 11. februar 1955

26 N.R. 4 – Egypt – Suez canal : Fortrolig brev/m vedlegg fra Dansk Dampskibsrederforening til Norges Rederiforbund/ direktør Bernt Lund. Datert 19. juni 1956. «Suezkanalkompagniets forhold til den ægyptiske regjering.»

27 N.R. Norges Rederiforbund Sirkulære nr. 25/1956.

I Rederiforbundet var man mer i tvil. Til tross for at Norge var kanalens nest største bruker var direktør Bernt Lund skeptisk til å bli for involvert i det betente forholdet mellom Egypt og Kanalkompaniet. Leif Høegh sa seg enig i at Norge på det daværende tidspunkt ikke burde ta noe initiativ, men han utelukket ikke at tiden snart ville komme hvor Norge måtte ta ansvar. Dette fordi Høegh så på Storbritannia og USA som uskikket til en slik oppgave. Den norske rederen mente at en britisk innblanding nå bare ville gjøre vondt verre sett i lys av det allerede dårlige forholdet mellom britene og Egypt. Høegh hadde meget gode forbindelser til kanalkompaniets indre liv og hadde fått inntrykk av at kanalkompaniet slett ikke hadde noe imot at de nordiske rederiorganisasjonene uttrykte frykt for fremtiden og klaget over forsinkelser og mangelen på loser. Høeghs inntrykk var tvert imot at kanalkompaniet hadde vært redd for å bringe spørsmålet opp på regjeringsnivå og ville helst at det forble på skipsfartsnivå. Men før eller siden måtte en høyere diplomatisk vei åpnes og da mente Høegh at Norge måtte være forberedt på å ta initiativ – vel og merke etter at kanalkompaniet hadde gitt klarsignal.²⁸ Lund og Høegh ble enige om dette og Rederiforbundets direktør orienterte dagen etter skipsfartsdepartementet om at rederne ønsket samtaler mellom de nordiske utenriksministrene, at Norge burde være forberedt på å ta føringen, men at noe initiativ ikke måtte komme før Kanalselskapet ga signal.²⁹

1.8 Suezkanalen og de fremtidige oljeprognosene

Alt tydet på at transporten av olje fra den Persiske Gulf ville øke sterkt mot slutten av 1950-tallet. International Chamber of Shipping mente at antall skip lastet med olje kunne føre til en dobling av skipstrafikken gjennom Suezkanalen de neste 10-15 årene. Den store økonomiske gevinsten og de kravene til utbygging og vedlikehold av kanalen var ifølge skipsfartsorganisasjonen ikke forenelig med en egyptisk overtagelse. For International Chamber of Shipping var det om å gjøre å få olje og skipsfartsindustrien til å stå sammen. Møtevirksomhet mellom shipping og oljeindustrien i USA og et generalmøte den 25. mai resulterte i en henvendelse til kanalkompaniet med spørsmål om kanalkompaniet kunne tenke seg å finne en uavhengig organisasjon som kunne se på konsekvensene av den forventede økte trafikken.³⁰ Skipsfartsorganisasjonen skrev de ønsket seg en

28 N.R. 4 – Egypt – Suez canal:1 Brev fra Leif Høegh til Bernt Lund. «Suezkanalen». Datert Oslo 10. januar 1956.

29 N.R. 4 – Egypt – Suez canal :1Brev fra Rederiforbundet/v direktør Bernt Lund til Det Kongelige Departement for Handel og Skipsfart. «Suezkanalen». Datert 11. januar 1956. 220.

30 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1 Brev fra International Chamber of Shipping til Norges Rederiforbund. «SUEZ CANAL». Datert London 2. juni 1956. Merket «Confidential» og «It is not proposed to give this communication any publicity»

N.R. Brev fra International Chamber of Shipping/v chairman Colin Anderson til Compagnie Universell du Canal Maritime de Suez/v J Georges-Picot. Datert 25. mai 1956

helt nøytral og kompetent gruppe eller organisasjon som på selvstendig grunnlag kunne se på alle faktorer omkring en fordobling av kanaltrafikken innen 5-15 år. Suezkanalkompaniet ble lovet at man nødvendig kunne olje og skipsnæringen bidra med uavhengig informasjon, altså de samme som ønsket en «uavhengig» rapport. Svaret fra Kanalkompaniet lot ikke vente på seg. Direktør Georges-Picot kunne meddele at for å følge opp Skipsorganisasjonens ide, som også Kanalkompaniet støttet, hadde han allerede skrevet kontrakt med det amerikanske firmaet «Ebasco Services».³¹

De norske rederne var skeptisk til skipsfartsorganisasjonens definisjon av en nøytral analyse. I Rederiforbundets gikk dette arbeidet raskt under navnet «Users Comitee». Til tross for korrespondansens konfidensielle status hadde pressen også rapportert om skipsfartsnæringens nye planer, noe som hadde fått dårlig mottakelse i Egypt³² Walloch Brown i International Chamber of Shipping måtte også overfor Rederiforbundets Bernt Lund innrømme at rapporten ville få en vanskelig mottakelse i møte med mistenksomme egyptere.³³

I 1954 sto USA for nærmere halvparten av oljen som ble produsert. Det var likevel enighet om at verdens fremtidige oljeressurser lå i Midtøsten. I 1952 ble det produsert 105 millioner tonn olje i regionen. I 1954 var oljeproduksjonen økt til 136 millioner tonn.³⁴ Tall som OEECs oljekomite hadde utarbeidet konkluderte med at verdens oljereserver ved utgangen av 1955 var på ca 26 milliarder tonn. Av disse fantes ca 65% i Midtøsten. Tall lagt frem av U.S Congress Comitee on atom energy viste et enda høyere tall. Komiteen anslo at verdens oljereserver ved utgangen av 1954 var på tilsammen 44 milliarder tonn og at Midtøsten alene representerte hele 75% av dem. Med tanke på at kun 22% av den årlige oljeproduksjonen i 1955 foregikk i Midtøsten sa det litt om områdets ekspansjonsmuligheter og Suezkanalens betydning de neste årene.³⁵

I 1955 var oljeforbruket i det som i Vesten gjerne ble kalt «Den frie verden», det vil si Europa, Nord-Amerika, Sør-Amerika og Afrika på 645 millioner tonn, noe som var en økning på 11% fra året før. Totalt ble det i 1955 levert 112 millioner tonn olje fra Midtøsten til Europa, Afrika og Nord-Amerika. Av disse ble godt over halvparten fraktet gjennom Suezkanalen. Resten ble levert fra tre oljeledningshavner i det indre Middelhav: Sidon i Libanon, Banias i Syria og Tripoli i

31 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1 Brev fra Compagnie Universelle du Canal Maritime De Suez/v J. Georges-Picord til International Chamber of Shipping. Datert Paris 6. juni 1956

32 N.R. 4 – Egypt – Suez canal : Notat fra Christian P. Reusch til Utenriksdepartementet. «Suez-kanalen 298 U. 28/12.55. Mottatt i Rederiforbundet 16. juni 1956

33 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 1 Brev fra International Chamber of Shipping/ Marloch Brown til Rederiforbundet ved Bernt Lund. Datert 21. juni 1956

34 N.R. Norges Rederiforbunds årsrapport for 1954. «Tankmarkedet 1954: Oljeproduksjon» Kilde: Petroleum Press Service.

35 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 3: Notat utarbeidet for Norges Rederiforbund ved direktør Lund 6. september 1956. «Tanksituasjonen».

Libanon. I 1955 utgjorde oljehandel 43% av den totale verdenshandelen. Oljehandelen viste at Vest-Europa ville bli mye mer skadelidende enn USA hvis det skulle bli en blokade i Suez. Distansen mellom Tripolini og Rotterdam var på 6589 nautiske mil. Skulle Suezkanalen bli stengt ville en alternativ reiserute rundt Afrika bety en transportrute som var 4750 nautiske mil lengre.³⁶

Vestens behov for olje fra Midtøsten var beregnet å bli fordoblet fra 1955 til 1965 og igjen fordoblet til 1975. Man regnet med at Midtøsten i 1975 ville produsere like mye som hele den vestlige verdens forbruk i 1955.

1.9 Bakgrunnen for nasjonaliseringen av Suezkanalen: Egypts innenrikspolitiske situasjon på begynnelsen av 1950-tallet

Ved inngangen til 1950-tallet bar Egypt preg av indre misnøye. Misnøyen med Storbritannias fortsatte tilstedeværelse var stor, men for britene var Suezkanalen av så strategisk viktig betydning at det ikke var aktuelt med en full egyptisk uavhengighet. Den egyptiske jorden var kontrollert av et fåtall styrtrike jordeiere mens de store massene levde et hardt liv i fattigdom. Bondeopprør og arbeiderstreiker var vanlig i de store byene. Britenes kontroll over Egypt skapte kraftige opptøyer i de største egyptiske byene og ulike geriljagrupper gjennomførte spredte angrep på britiske tropper.³⁷

Den egyptiske kongen, Farouk sto svakt i folket. Han fikk av mange egypterne hovedansvaret for egypternes militære nederlag mot jødene i den arabiske-israelske krigen i 1948-49.³⁸ Mens de sosiale skillene i Egypt økte levde kongen et liv i luksus, fjernt fra det store flertallets harde hverdag. I juni 1950 ble det avdekket at korrupte krefter høyt oppe i den politiske ledelsen hadde tjent seg rike på våpenkjøp under de arabisk-israelske krigene i 1948-49. Våpnene hadde vært så dårlige at de ved enkelte anledninger hadde eksplodert i hendene på de arabiske soldatene. Kong Farouk fikk skylden.³⁹

En gruppe unge offiserer, kalt de frie offiserer, tok saken i egne hender og gjennomførte i morgentimene den 23. juli 1952 et kupp mot den sittende regjering. De avsatte kongen og satte inn sin egen general Muhammad Naguib som leder. Kuppmakernes egne mål for Egypt var å avslutte

36 N.R. 4 – Egypt – Suez canal 2: Notat til Norges Rederiforbund ved direktør Lund. «Tankmarkedet». Datert 6. september 1956

37 Cleveland 2000: 293-304

38 Cleveland 2000: 293-304

39 Per Gahrton. «Egyptien en arabisk demokrati». 1987: 114-115

den britiske tilstedeværelsen i landet, avslutte den utenlandske kapitalens makt over statskasse, avskaffe føydalsystemet som hadde skapt en fåtallig overklasse og å jobbe for et sterkere militærvesen og sosial rettferdighet. Det første de frie offiserene gjorde var å avsette kong Faraouk og sende han i eksil.⁴⁰ Senere ble monarkiet avskaffet som statsform og erstattet med republikk. Naguib avskaffet den egyptiske grunnloven fra 1923, avsatte det sittende, valgte Parlamentet og forbød alle politiske partier.⁴¹

Innad blant kuppmakerne var det også en maktkamp. Oberst Nasser hadde holdt seg noe i bakgrunnen de første årene, men i 1954 kom maktkampen mellom ham og den sittende lederen Ngubi mer til syne. I november ble Ngubi anklaget for å støtte den nå forbudte muslimske organisasjonen Muslimbrødrene. Han ble fratatt sin stilling og satt i husarrest. Fra 1954 satt Nasser som Egypts ubestridte leder.⁴²

De anti-britiske følelsene satt sterkt i Nasser og hans offiserkollegaer. Nasser hadde selv deltatt i massedemonstrasjonene mot britene i sin studietid. Han hadde fått nok av den vestlige imperialismen og mente araberne måtte dyrke frem sin egen storhet. Nasser mente også at staten Israel aldri kunne ha blitt en realitet uten britenes velvilje.⁴³ Da vestmaktene hadde den kalde krigen i tankene så Nasser heller for seg pan-arabisk identitet og storhet. Da vestmaktene ønsket Egypt med i deres Bagdad-pakt fikk de et kjølig svar. Nasser så på Bagdadpakten som et nytt vestlig imperialistisk fremstøt og kritiserte de landene som allerede hadde takket ja. Han fikk også Syria og Jordan til å takke nei til vestmaktenes allianseinvitasjoner. Dette gjorde han til en sterk regional leder, men gjorde ham upopulær i den vestlige leiren.⁴⁴ Dette kostet han også massiv militær hjelp lik den Tyrkia hadde mottatt fra USA. Krigshandlingene mot Israel krevde stadig nye forsyninger av moderne våpen. Da Nasser henvendte seg til USA for hjelp fikk han et negativt svar fra utenriksminister Dulles. Amerikanerne så på Midtøsten som et området som måtte gjøres til en front mot kommunismen, blant annet gjennom alliansesystem som Bagdadpakten.⁴⁵ For Vesten var verden øst eller vest. Nassers anti-kolonisme og hans pan-arabiske nasjonalistiske uttalelser og handlinger ble koplet til den kommunistiske siden av den vesten.⁴⁶ For Dulles fantes det ingen nøytral linje i en verden i kald krig. Enten var man god eller så var man ond. Å kalle seg nøytral mellom godt og ondt var ondt.⁴⁷

40 Farouk levde i eksil i Italia og Monaco til han døde i 1965

41 Cleveland 2000: 295-300

42 Naguib satt 18 år i husarrest inntil han i 1972 ble løslatt av Sadat. Døde i 1984.

43 Nasser, Gamal Abdul: *Egyptys frigjøring – Revolusjonens filosofi*. 1959:52-60

44 Anwar al-Sadat: *På jakt etter identitt*. 1978:112-113

45 Geir Lundestad: *Øst, Vest, Nord, Sør. Hovedlinjer i internasjonal politikk etter 1945*. 2004:63

46 Cleveland 2000: 293-304

47 Yezid Sayigh og Avi Schlaim: *The cold war and the Middle East*. 1997: 31-32

Nasser snudde seg derfor møt øst. I september 1955 ble det klart at Egypt og Tsjekkoslovakia hadde inngått en avtale om kjøp av våpen for en sum av 200 millioner dollar. I realiteten var dette en avtale mellom Egypt og Sovjetunionen.⁴⁸ Som Nasser selv uttalte:

«Afterwards we were able to buy arms from Russia. I say from Russia and not from Czechoslovakia. We agreed that Russia should supply us with arms, and Russia agreed to supply us with arms. Then there was a big hullabaloo. What was the object of this uproar? They say these are Communist arms. I really do not know whether there are Communist arms and non-Communist arms. In Egypt, these arms would be Egyptian arms.»⁴⁹

Fra vestmaktene ble Nasser stemplet som en ny Hitler. Man pekte på hans maktovertagelse og påfølgende forbud mot andre politiske partier eller organisasjoner. Han var en karismatisk taler som begeistret massene, men der stoppet også likhetene. Egypt var et fattig land, preget av stor befolkningsvekst og stadig økende sosiale forskjeller. Befolkningen hadde nær fordoblet seg på 50 år, mens jordbruks jordbruksarealene på samme tid kun hadde økt med 14%. Det ujevne forholdet mellom befolkningsøkningen og tilgangen på ressurser gjorde at Egypt var på vei mot en uheldig situasjon. Det var i denne situasjonen Nasser henvendte seg til vestmaktene med spørsmål om lån til å bygge en kjempedemning i Aswan. Denne skulle bidra til å kanalisere Nilens vann til andre områder og dermed øke jordbruksarealet for den stadig økende befolkningsmassen.⁵⁰ I begynnelsen var vestmaktene velvillige. I et forsøk på å komme på offensiven etter Nassers østlige våpenkjøp lovet Storbritannia og USA på slutten av 1955, via Verdensbanken, å finansiere Aswanutbyggingen. På begynnelsen av 1956 fikk derimot amerikanerne kalde føtter. Presset fra mange kanter; amerikanske bomullsprodusenter, jødiske lobbygrupper og kalde krigere satte Eisenhower under hardt press. Da Nasser provoserte Vesten ved å anerkjenne Kina 16. mai 1956 var det dråpen for amerikanerne. Amerikanerne trakk seg fra låneavtalen og fikk britene med seg. Avslaget gjorde Nasser provosert, men han hadde allerede vurdert en alternativ finansieringskilde.

Den 23. juli 1956 fikk Nassers nærmeste offiserkollegaer vite om lederens planer. Suezkanalen skulle ikke stenges og hele prosessen skulle skje på den mest mulig fredelige måten. Aksjeeierne i det franskbaserte kanalkompaniet skulle få full kompensasjon for sine aksjer.⁵¹ 26. juli 1956 talte i Nasser i Alexandria foran 250000 mennesker. Like ved Suezkanalen satt 30 egyptere og hørte på

48 Cleveland 2000:293-304

49 N.R. Nassers nasjonaliseringstale 26. juli 1956. (oversatt fra arabisk) British embassy, oslo 13. sept. 1956

50 Gahrton 1987:109-112

51 Henriksen Waage 1996: 236

talen via radio. Da Nasser nevnte ordet «Lesseps» stormet mennene inn i kanalkompaniets administrasjon langs Suezkanalen. Uten at et eneste skudd ble avfyrt tok de kontroll over kontorene og erklærte at kanalkompaniet nå var nasjonalisert.

1.10 Oppsummering:

For Egypt hadde Suezkanalen siden åpningen blitt et symbol på vestlig overherredømme på egyptisk jord. Grunnet svakt egyptisk lederskap og økonomisk styring hadde Storbritannia og Frankrike allerede seks år etter åpningen full kontroll over kanalen, som spesielt for britene var av meget stor strategisk betydning. På 1900-tallet løsnet Storbritannia gjennom ulike avtaler gradvis sitt grep om Egypt, men selv i den egyptiske uavhengighetsavtalen fra 1936 sto det at britene skulle ha militære styrker ved kanalområdet. Stadig økende nasjonalistiske strømninger i den egyptiske befolkningen på 1900-tallet fikk med de frie offiserenes kupp i 1952 etterhvert en lederskikkelse i Gamal Abdel Nasser.

Dannelsen av staten Israel i 1948 med en etterfølgende israelsk-arabisk krigssituasjon førte til at Egypt tok i bruk Suezkanalen som et politisk virkemiddel. Ulike egyptiske restriksjoner og svartelister gjorde at forholdet mellom Egypt og brukerlandene ble anstrengt. At norske skip på begynnelsen av 1950-tallet var blitt Suezkanalens nest største bruker gjorde at også Norges Rederiforbund ble innblandet i det stadig dårligere forholdet mellom Egypt og kanalens største bruker Storbritannia. Rederiforbundet kom i en spesiell situasjon: mens britene og de fleste andre brukerlandene tapte på de ulike egyptiske restriksjonene, tjente norske redere penger på at sine skip, som var bortfraktet, møtte hindringer i kanalen. Dette var likevel bare en kortsiktig gevinst. Rederiforbundet var bekymret for kanalens utvikling. På den ene siden så fremtiden lys ut; oljeprognoiser viste en stor økning i oljetransporten fra Midtøsten til vest-Europa de neste tiårene. Nasser og Egypts planlagte overtagelse av kanalen i 1968 var derimot mer dystre nyheter for rederne.

17. november 1968 var datoen da konsesjonsavtalen til det franskregistrerte Kanalkompaniet utløp. De vestlige skipsfartsnasjonene sto sammen om sin dype skepsis mot Egypts evne til å drive og håndtere kanalen på en tilfredsstillende måte. På bakgrunn av den forventede markante økning av oljetransport ville kanalen i årene etter 1968 stå foran store utfordringer innen utbygging og vedlikehold. I likhet med sine vestlige kollegaer så Rederiforbundet på en egyptiskdrevet kanal som

noe man for all del måtte unngå ble en realitet. Sammen med nordiske og britiske rederkollegaer og kanalkompaniet var de allerede på begynnelsen av 1950-tallet i gang med å utarbeide et forslag som skulle sikre Suezkanalen status som en internasjonalt drevet vannvei også etter 1968. Den planlagte nasjonaliseringen lå fremdeles 12 år frem i tid og forslag til løsninger var fremdeles bare på diskusjonsnivå.

Nassers nasjonalisering av Suezkanalen den 26. juli 1956 tok derfor både Rederiforbundet og resten av brukerlandene på sengen. Redernes verste mareritt var over natten blitt en realitet.

2 En nasjonalisert egyptisk kanal

2.0 Innledning:

26. juli 1956 holdt Egypts president Nasser en tale i Alexandria på fireårsdagen for kuppet i 1952. Ved Suezkanalen satt samtidig et trettitalls egyptere og hørte talen på radio. Da de hørte Nasser nevne det avtalte kodeordet "Lesseps", gikk de til aksjon mot kanalkompaniets administrasjonsskontor ved Suezkanalen. Uten at et eneste skudd ble avfyrt kunngjorde de at kanalkompaniet var nasjonalisert.

De vestlige brukerlandene reagerte kraftig på nasjonaliseringen. Frankrike og kanalens største bruker, Storbritannia, sto for den mest aggressive retorikken. USA reagerte ikke like aggressivt som sine to europeiske NATO-allierte, men for å få til en løsning fikk amerikanerne med seg Storbritannia og Frankrike og inviterte til brukerlandskonferanse i London. Der håpet man på å finne en løsning på Suezkrisen, til tross for at Egypt ikke deltok.

Den internasjonale rederorganisasjonen International Chamber of Shipping fikk med seg rederiforbundene fra de vestlige brukerlandene på en resolusjon som fordømte Egypts nasjonalisering. Det ble gitt inntrykk av at Rederiforbundet og deres vesteuropeiske kollegaer samlet sto bak en holdning som lå tett opp til det britiske standpunkt. Men var de vesteuropeiske rederiforbundene så samstemte som resolusjonen kunne gi inntrykk av?

I Norge ble Rederiforbundet trukket med i diskusjonene om utformingen av et norsk standpunkt til konflikten. Hilde Henriksen Waage har i sin bok *Norge – Israels beste venn. Norsk Midtøstenpolitikk 1949-56* beskrevet hvordan diskusjonene mellom Utenriksdepartementet og Rederiforbundet gjorde det klart at Rederiforbundet lå nærmere Storbritannias syn enn det UD gjorde. Men hva lå bak den holdningen Rederiforbundet uttrykte i møtene med Utenriksdepartementet?

I løpet av møtene kan det slås fast at Rederiforbundet måtte gå tilbake på holdninger de hadde uttrykt like etter nasjonaliseringen. Markerte dette en holdningsendring mot UD fra Rederiforbundets side? På hvilken måte kom den i så fall til syne?

Til tross for at Utenriksdepartementet og Rederiforbundet ikke hadde samme holdning var begge

parter fornøyde med Londonkonferansen da den ble avsluttet. Hvordan begrunnet de dette? Og hva var bakgrunnen for at Rederiforbundet bare dager i etterkant av Londonkonferansen brått brøt med tilnærmingen til UD og igjen beveget seg mot britenes holdning?

Spørsmålet om opprettelse av en egen brukerorganisasjon (SCUA) gjorde det for alvor klart at Utenriksdepartementet og Rederiforbundet støttet hver sin side. Til tross for den åpenbare splittelsen mellom USA og Storbritannia fremstilte Rederiforbundet ifølge Waage alltid disse landene som en enhet i møte med UD. Hva var motivasjonen bak denne taktikken fra Rederiforbundets side?

2.1 Vestlige stormaktsreaksjoner

Selv om norske skip var Suezkanalens nest største brukere var man fra Utenriksdepartementets side forsiktig med å uttale seg før man hadde sett reaksjonene fra de andre store brukerlandene. Rederiforbundet vendte som vi senere skal se blikket mot International Chamber of Shippings hovedkvarter i London, mens Utenriksdepartementet via ambassadene fikk referert de politiske reaksjonene fra London og Paris. Og reaksjonene lot ikke vente på seg. Den britiske historikeren Keith Kyle skriver i sin bok ”SUEZ – Britain`s End of Empire in the Middle East” at Storbritannia som en umiddelbar reaksjon vurderte å sende marinesoldater til Port Said for å okkupere den nordlige enden av kanalen. Selv om den planen viste seg å være for tidkrevende og usikker fikk statsminister Eden Underhusets støtte på å føre en hard politikk mot Egypt der også militærmakt var legitimt.⁵² Den norske historikeren Hilde Henriksen Waage skriver at Utenriksdepartementet ved fungerende utenriksminister Arne Skaug var engstelig for britenes aggressive retorikk og at Norge som kanalens nest største bruker kunne bli innblandet.⁵³

I motsetning til det britiske rederiforbundet mente Underhuset ifølge Kyle at britene ville ”be on weak ground in basing our resistance on the narrow argument that Colonel Nasser had acted illegally.” Det betydde likevel ikke at Underhuset på noen som helst måte godkjente en egyptiskdrevet kanal. Britene mente Egypt ikke var i stand til å kunne drive kanalen på en effektiv nok måte. Det ble derfor bestemt at Storbritannia skulle argumentere for at Suezkanalen var en internasjonal vannvei og at den derfor måtte styres av et internasjonalt selskap. Dette argumentet adopterte både International Chamber of shipping og Rederiforbundet.⁵⁴

⁵² Keith Kyle: *SUEZ – Britain`s end of Empire in the Middle East*. 1991: 135-143

⁵³ Hilde Henriksen Waage: *Norge- Israels beste venn. Norsk Midtøstenpolitikk 1949-1956*. 1996: 243-247

⁵⁴ Kyle 1991: 135-143

Ifølge Kyle delte Frankrike britenes syn på Nasser som en diktator man måtte stoppe tidligst mulig. I en samtale med den amerikanske ambassadøren i Paris sammenlignet den franske utenriksministeren Pineau Nassers nasjonalisering av Suezkanalen med Hitlers inntog i Rhinland i 1936. det skulle ikke bli siste gang vestmaktene brukte 2. verdenskrig-metaforer i beskrivelsen av den egyptiske lederen og hans nasjonalisering.⁵⁵

Selv om reaksjonene i USA var sterke mot nasjonaliseringen tok ikke president Eisenhower i bruk den samme aggressive retorikken som sine to NATO-allierte i London og Paris. Ifølge Henriksen Waage så ikke Eisenhower på nasjonaliseringen som et brudd på noen internasjonal avtale. I motsetning til Storbritannia og Frankrike hadde ikke USA store økonomisk interesser i kanalkompaniet. Bare 5% av amerikanernes olje gikk gjennom kanalen. Eisenhower konkluderte dermed med at amerikansk militærmakt mot Egypt ville være uklokt og dessuten ødelegge Vestens interesser i Midtøsten. Dette var et standpunkt som indirekte kom i konflikt med Rederiforbundets senere argumentasjon overfor Utenriksdepartementet. I diskusjonene om den endelige norske holdningen pekte Rederiforbundet gjentatte ganger på sine økonomiske forbindelser med amerikanske kunder. Men hvis Suezkanalen skulle bli stengt ville det være de amerikanske befrakterne, ikke de norske rederne, som måtte dekke ekstraavgiftene.

2.2 Norske reaksjoner

Regjeringsorganet Arbeiderbladet omtalte nasjonaliseringen som ”Nassers kup” og skrev at ”uten varsel har han feid den internasjonale avtalen om Suez-kanalen til side og nasjonalisert det selskapet som administrerer kanalen.” Britenes aggressive trusler ble ikke nevnt.⁵⁶ På Stortinget var det med unntak av kommunistenes tre representanter politisk enighet om at nasjonaliseringen måtte fordømmes. Ifølge Henriksen Waage mente ikke Stortinget at en egyptiskdrevet kanal var noen fullgod løsning. I Utenriksdepartementet hadde man klart for seg Norges interesser; som kanalens nest største bruker var det viktigste å ivareta de norske skipsfartsinteressene. Kanalen måtte også i fremtiden innfri de høye krav brukerne krevde til vedlikehold og stadige utbygginger. Via ambassadene og media var man orientert om britene og franskmennenes trusler om militær aggresjon mot Nasser, men UD var klar på at Norge ikke måtte bli blandet inn i en konflikt mellom Egypt på ene siden og Storbritannia og Frankrike på den andre. Med tanke på Norges rolle som

N.R. Referat Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

⁵⁵ Tommie Sjøberg: *Suezkrisen*. 2008:18

⁵⁶ Arbeiderbladet 30. juli 1956

Suezkanalens nest største bruker, var det likevel klart at man her sto overfor en situasjon hvor man ikke kunne holde seg i skyggen hvis det ble varmt mellom Egypt og de største brukerlandene. Som en av kanalens største brukere hadde Norge for en gangs skyld en rolle som stormakt. Situasjonen var ubehagelig, men for Norge var det ikke aktuelt å være den som kastet den første steinen. Så lenge trafikken gjennom kanalen gikk normalt og norske skip ikke kom opp i problemer, hadde man heller ingen grunn til å protestere.⁵⁷

Hilde Reiss har i sin hovedoppgave analysert fire norske borgerlige avisers holdning til Suezkrisen. Hun skriver reaksjonene var sterke. Som sin første reaksjon mente Aftenposten at Nassers nasjonalisering var å regne som en beslaglegging av et selskap Egypt ikke hadde styringsrett over. Dermed konkluderte avisen med at nasjonaliseringen var et brudd på kanalkompaniets konsesjonsavtale som først skulle utløpe i 1968. Aftenposten støttet dermed opp om Rederiforbundets og deres kollegaer i International Chamber of Shippings holdning. Denne støtten varte derimot bare i to uker. Da måtte Aftenposten innrømme at argumentet ikke holdt mål. Kanalkompaniet var tross alt registrert i Egypt. Aftenposten så for seg at løsningen på konflikten måtte bli at saken ble behandlet i FN.⁵⁸

Av de borgerlige hovedstadsavisene var det Dagbladet som skilte seg mest ut. I likhet med de fleste andre aviser hadde de lite fint å si om Nasser, men i motsetning til sine borgerlige kollegaer hadde Dagbladet også forståelse for nasjonaliseringen. Ifølge avisen kunne ikke Storbritannia kritisere Nasser for å nasjonalisere når de selv nylig hadde gjennomført nasjonaliseringsvedtak. Og så lenge kanalen var åpen for trafikk så ikke Dagbladet noen grunn for å påstå at nasjonaliseringen var brudd på folkeretten. Dagbladet var desto mer kritisk til britene og franskmennenes reaksjoner. Løsningen lå ifølge avisen i at det ble gitt garantier om at kanalen fortsatt skulle kunne fylle sine internasjonale oppgaver på en tilfredsstillende måte. Dagbladet var også eneste avisen som ikke nevnte at nasjonaliseringen kunne skape alvorlige konsekvenser for skipsfarten.⁵⁹ Selv om Rederiforbundet ikke tok til motmæle i avisens spalter, tok man heller vare på artikler som harselerte med avisens kunnskapsnivå og motto "Alltid foran." Under overskriften "Løssalget fremfor sannheten" ble det av en anonym skribent i "Kontoret for økonomisk opplysning" harselert med "en viss middagsavis i Oslo som skryter av å være Alltid foran". Kontoret for økonomisk opplysning skrev at "Vi forstår nå bladets pretensiøse motto bedre og bedre: Alltid foran...alltid l a n g t foran alt som har med virkeligheten å gjøre!"⁶⁰ Mer støtte fikk Rederiforbundet hos Norges Handels og Sjøfartstidende.

⁵⁷ Henriksen Waage 1996: 243-254

⁵⁸ Helga Reiss: *Inn i en ny tid – Suez 1956. Fire norske avisers holdninger til Suezkrisen i 1956.* 1995:14-24

⁵⁹ Reiss 1995: 20-24

⁶⁰ N.R. 4 – Egypt/Suez canal. 3: Artikkel fra Kontoret for økonomisk opplysning 22. september 1956

Avisen var klar på at nasjonaliseringen var et brudd på konsesjonsavtalen. Avisen satte i det hele tatt spørsmålstegn ved hva som egentlig var egyptisk ved kanalen. Kanalselskapet var riktignok registrert i Egypt, men hadde et solid flertall av utenlandske aksjeeiere. Avisen mente at påstanden fra Nasser om at kanalen var bygget av egyptisk arbeidskraft kanskje kunne være delvis riktig, men ”under alle omstendigheter kan Egypt ikke påberope seg at kanalen er bygget på hodeskaller av over 120 000 egyptiske arbeidere som grunnlag for å ta kanalen.” Avisen pekte på at kanalen var finansiert av utenlandsk kapital.⁶¹ Forholdet mellom Norges Handels og Sjøfartstidende og Rederiforbundet virker å ha vært godt. Hvis Rederiforbundet skulle uttale seg i pressen var det hovedsakelig i Norges Handels og Sjøfartstidende eller Arbeiderbladet. Førstnevnte var den første til å få en uttalelse av Rederiforbundet etter nasjonaliseringen.⁶² Det var også eksempler på at intervjuer med Rederiforbundets folk i realiteten var rene notater skrevet av den aktuelle personen og sendt til en journalist i avisen.⁶³

2.3 Rederiforbundets reaksjon

Hvordan reagerte Rederiforbundet på nyheten om den egyptiske nasjonaliseringen?

Den første som uttalte seg offentlig var Leif Høegh. I en uttalelse til Norges Handels og Sjøfartstidende 27. juli sa Høegh at han forsåvidt ikke var overraskende over at egypterne laget problemer i Suezkanalen. Den norske rederen var derimot meget bekymret for kanalens fremtid. Bekymringen knyttet seg blant annet til Nassers planer om å bruke kanalinntektene til byggingen av Aswandammen. Dette ville ifølge Høegh få direkte konsekvenser for de livsnødvendige utbyggingene kanalen måtte gjennomgå for å kunne takle de neste årenes planlagte trafikkøkning. Det ville være «et enormt tap for hele verden hvis Suez-kanalkompaniet med sitt høyt utviklede apparat skulle settes utenfor eller bli unndratt midler til sine planlagte arbeider», hevdet han. En Suezkanal som ikke ville fungere optimalt ville ikke bare gå utover skipstrafikken, men det ville også bety dyrere varer og store innvirkninger på den europeiske økonomien hvis skip ikke lenger ville kunne frakte den oljen Europa trengte gjennom kanalen.⁶⁴

De første reaksjonene mellom Rederiforbundet og deres britiske kollegaer var at ikke bare var Nassers handlinger umulige å godta, de var også ulovlige. Det ble innkalt til et krisemøte i International Chamber of Shipping i London 1. august 1956. Fra Rederiforbundet stilte direktør

⁶¹ Norges handels og Sjøfartstidende 30 juli. ”Suezkanalen”

⁶² Norges handels og Sjøfartstidende 27. juli 1956. ”SUEZKANALEN – En uttalelse av LEIF HØEGH”

⁶³ Norges Handels og Sjøfartstidende 15. september 1956

N.R. Egypt – Suez canal 3.: Brev vedlagt intervju fra Bernt Lund til Martinsen, Norges Handels og Sjøfartstidende. Datert 14. september 1956.

⁶⁴ Norges Handels og Sjøfartstidende fredag 27. juli 1956.

Bernt Lund og Leif Høegh. Møtet kom på kort tid til enighet om en resolusjon som fordømte Nassers nasjonalisering. Egypts handling bidro ifølge resolusjonen til å svekke den internasjonale tillitten kanalen hadde. En så viktig vannvei “cannot be regarded as the domestic affair of any country.” Skipsfartsnasjonene krevde at “the Canal must be an independent international waterway, guaranteed and operated under a constitution which will prevent the Canal becoming the tool of national politics.”⁶⁵

Under krisemøtet den 1. november hadde deltager nasjonene gitt klart uttrykk for sitt syn. Det danske rederiforbundet hadde ikke vært tilstede på møtet i London, men tiltrådte senere resolusjonen, dog ikke uten innvendinger.⁶⁶ I et brev til Leif Høegh ga rederen A. P Møller fra Dansk Dampskibsrederiforening uttrykk for misnøye over resultatet. Møller var styremedlem i det danske rederiforbundet og en mangeårig venn av Leif Høegh.⁶⁷ Han mente uttalelsene møtet hadde kommet med var ”noget anmassende og unødigt stødende.” Den Danske Dampskibsforeningen fant uttalelsene for ”gavnløse og skadelige”. De ville ifølge danskene bare frembringe Nasser vrede og det var det ingen som vant på. Møller lurte på hvordan ”en saa klog Mand som Leif Høegh har været med til at udforme den”. ”U.S.A. og Storbritanien har unødigt ophidset og ydmyget Præsident Nasser ved Formen for Tilbagetrækning af Tilbudet om Laan, og jeg advarer imod, at dansk Skibsfart er med til unødigt at provokere”.⁶⁸

Høeghs svarbrev viste hvor skylden ble lagt. Høegh skrev han var forbauset over at hans danske kollega kunne:

”ha et slikt standpunkt vis-s-vis en ny diktator, som efter de foreliggende opplysninger ikke står tilbake for noen av de tidligere i en uhederlig og selvisk mentalitet som kan føre til langtekkende og farlige konsekvenser i den arabiske verden hvis han ikke møter motstand fra alle hold – også praktiske forretningsdrivende”.⁶⁹

Møllers kritikk av resolusjonsordlyden førte ikke til selvkritikk fra Høeghs side. Han og Rederiforbundets direktør Bernt Lund var derimot fornøyd med egen innsats og gjennomslagskraft og hadde på et komitè møte før hovedmøtet sågar fått revidert et britisk draft til resolusjon. De

65 N.R. 4. Egypt – Suez canal. 1.

Brev fra International chamber of shipping til Norges Rederiforbund. «Suez canal» Datert 1. august 1956

66 N.R. 4. Egypt – Suez canal 1. Dansk Dampskibsrederiforening tiltrådte resolusjonen 3. august 1956. Kilde: Brev fra Dansk Dampskibsrederiforening til Norges Rederiforbund. «Suez-kanalen». Datert 4. august.

67 Leif Høegh. «I skipsfartens tjeneste». Oslo 1970: 13-17.

68 N.R. Egypt – Suez canal 1. Brev fra A.P. Møller, Dansk Dampskibsrederiforening til Leif Høegh. Datert 3. august 1956

69 N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra Leif Høegh til skipsreder A. P. Møller, København. Datert 9. august 1956

mente forslaget var ”for politisk.”⁷⁰

Brevvekslingen mellom Høegh og Møller viser at tanken om et felles skandinavisk initiativ i diskusjonen om Suezkanalens fremtid var urealistisk. Dette står i sterk kontrast til diskusjonene i rederkretser på begynnelsen av 1950-tallet. For å forhindre at Egypt, helt legitimt, skulle overta kanalen etter konsesjonens utløp i 1968, hadde det kommet forslag om at de skandinaviske landene skulle forhandle med Egypt om en løsning brukerlandene kunne leve med. Da den vestlige rederinæringens 1968-skrekksenario over natten ble aktuell, var gode og nære kollegaer plutselig helt uenige om hvordan saken skulle håndteres. Det som i hovedsak skiller Møllers argumentasjon fra Høeghs er synet på Nasser. Det er mulig Møller hadde like lite til overs for Nasser som det Høegh hadde, men Møllers redsel for å provosere Nasser vitner også om at de to rederne må ha hatt et helt forskjellig syn på hva som var realistisk å oppnå. Høegh og Rederiforbundet ga i likhet med sine britiske kollegaer tidlig uttrykk for at kun en internasjonal drevet kanal ville være en akseptabel løsning. Det er godt mulig også danskene så for seg en slik løsning, men de må likevel ha vært såpass realistiske at de innså at Nasser uansett ville ha en sentral rolle i fremtiden, og at det ville være uklokt å brenne alle broer til Egypts leder på et så tidlig stadium.

Brevene mellom Høegh og Møller viser også at de vestlige brukerlandene ikke sto så samlet mot Nasser som det resolusjonen fra International Chamber of Shipping kunne gi inntrykk av. I dagene etter at resolusjonen var offentliggjort ble det utøvet press for at flest mulig av brukerlandenes rederiforbund skulle stille seg bak resolusjonsteksten. Det danske rederiforbundet var et av forbundene som tiltrådte resolusjonen noen døgn etter at den var blitt offentliggjort

Mye av Rederiforbundets argumentasjoner og uttalelser de første dagene etter nasjonaliseringen bar preg av at man gikk på person, ikke sak. Det var ikke selve nasjonaliseringen, men Nassers nasjonalisering man snakket om. Rederiforbundet følte seg nemlig lurt, og den store kjeltringen var Gamal Abdel Nasser. Leif Høegh pekte på at Nasser så sent som i juni 1956 hadde inngått økonomiske avtaler med den gamle Suezkanalkompaniet. Rederiforbundet mente det var opplagt at Nasser alt på daværende tidspunkt hadde hatt alle planene for nasjonaliseringen klare og at Aswandammen mer var et dekke. Ifølge Høegh kunne ikke en slik aksjon ”være utformet på det korte tidsrum mellom amerikanernes og engelskmennenes avslag på lån til utbygging av Aswandammen og selve nasjonaliseringen den 28. juli. Det forelå en tidsinnstilt bombe hvis eksplosjon blev fremskyndet på grunn av diktatorens raseri over engelskmennene og

70 N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra Leif Høegh til skipsreder A.P. Møller, København. Datert 9. august 1956

amerikanerne.”⁷¹

Men skepsisen hadde nok også en dypere årsak. Hvorfor fikk Nasser merkelapper som ”den nye Hitler” blant rederne? For vestlige skipsfartsnasjoner var det nytt å møte en egyptisk leder med politisk tyngde nok til å stå opp mot vestmaktene. Ulike egyptiske restriksjoner i kanalen i perioden etter kuppet hadde gjort forholdet mellom Nasser og brukerlandene kjølig. Spesielt britene hadde tapt mye på den egyptiske svartelistepolitikken. For å komme Nasser litt i møte hadde Kanalselskapet på 1950-tallet inngått avtaler om å investere i Egypt og å øke antall egyptiske direktører i kanalkompaniet fra to til syv over en tidsperiode fra 1949. Alt de hadde oppnådd var å bli avsatt over natten.

En annen faktor er det nære forholdet mellom Kanalselskapet og International Chamber of Shipping. Mange av rederne som oftest brukte Suezkanalen eide aksjer i Kanalkompaniet. Blant disse var Leif Høegh. Nasjonaliseringen hadde altså en økonomisk faktor for mange av rederne. De stolte ikke på at Nasser skulle holde på sitt løfte om å betale ut kanalkompaniets aksjeeiere. Og ifølge International Chamber of Shippings var det helt urealistisk å tro at et nasjonalisert kanalkompani uten erfaring ville kunne drive Suezkanalen på en tilfredsstillende måte.

Det storpolitiske rabalderet i etterkant av nasjonaliseringen sto i skarp kontrast til forholdene i selve kanalen. Den norske ministeren i Kairo, Christian Reusch, måtte innrømme at trafikken gjennom kanalen gikk som normalt. Reusch hadde travle dager. Før nasjonaliseringen hadde han som tidligere nevnt terget på seg Rederiforbundet med sine uttalelser om at egypterne helt sikkert ville klare å drive kanalen tilfredsstillende etter konsesjonsutløpet. Tonen var derimot en helt annen da Nasser nasjonaliserte kanalen. Reusch var rasende og kalte nasjonaliseringen ”et simpelt tyveri” begått av ”en fortvilet manns uoverlagte reaksjon på det støt han fikk, da det amerikansk-britiske tilbud om finansiering av Aswan-demningen ble trukket tilbake.”⁷² Han hadde sågar foreslått at Norge skulle støtte israelsk militærbruk som hevn. Nå måtte den norske ministeren i Kairo innse at trafikkavviklingen i kanalen gikk nærmest problemfritt. Mye av grunnen til dette var at kanalen ble drevet av de samme arbeiderne som hadde jobbet der før nasjonaliseringen. Det avsatte Suezkanalselskapet hadde beordret alle sine medarbeidere i kanalsonen, det vil si loser og teknisk personell, om å foreløpig bli ved sine poster og arbeide som før. I tillegg var nye egyptiske loser under opplæring.⁷³

71 N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra Leif Høegh til skipsreder Møller, København. Datert 9. august 1956

72 N.R. Egypt – Suez canal 1. Fortrolig innberetning fra Den norske delegasjon i Kairo til Utenriksdepartementet. J.nr 019485I.UD1956. Mottatt i Rederiforbundet 1. august 1956

⁷³ Ibid

For Rederiforbundet hadde nasjonaliseringen skapt enkelte praktiske spørsmål. Det viktigste var spørsmålet om avgiftsbetaling. I omtrent 90 år hadde brukerlandene betalt på konti i London og Paris til det gamle kanalkompaniet. Ved å nasjonalisere hadde Nasser gjort det klart at det nå var den egyptiske stat som skulle eie og drive kanalen. Hvem skulle man nå betale kanalavgiften til? På møtet i London 1. august ble det bestemt at kanalavgiften skulle betales i overensstemmelse med etablert praksis, det vil si til det gamle kanalselskapet.⁷⁴ Dette var stikk i strid med det den egyptiske regjeringen hadde krevd. Fra Kairo kom det melding om at alle transittavgifter skulle betales til egyptiske konti i Egypt, London eller Paris. Rederiene skulle få 8 dager på seg til å betale. Hvis ikke avgiften ble betalt ville skip bli nektet adgang til kanalen.⁷⁵ Fristen på 8 dager viste seg senere å være en feil begått av nyhetsbyrået Reuters, men tonen fra Kairo skapte likevel uro hos rederne. For britiske redere var det uansett ikke mulig å innfri egypternes krav. Den muligheten hadde britiske myndigheter blokkert allerede 28. juli. Norske myndigheter gjorde ikke det samme, men for de norske rederne hadde det liten betydning. De fleste norske skip var befraktet av britiske redere eller oljeselskaper og falt dermed inn under den britiske blokaden. Heller ingen andre norske skip betalte til Nasser. Til pressen uttalte norske redere at ”Vi betaler til dem som slipper oss igjennom”.⁷⁶ Rederiforbundets holdning var at man ikke la seg opp i hvor man betalte, bare man ikke betalte til Nasser. Det ville i realiteten si å betale til det avsatte Kanalkompaniet slik britene gjorde. Ifølge direktør Bernt Lund ville det ”ikke bli oppfattet på noen særlig gunstig måte blant de store befrakterne, som Norge er så avhengige av, spesielt i England, hvis man går en annen vei.”⁷⁷

Til tross for at Nasser ikke fikk betaling fra et eneste norsk skip var det pr. 12. september ingen av dem som hadde blitt stoppet og nektet adgang til kanalen. Dette skyldes ikke at norske skip fikk særbehandling. Det viste seg raskt at de egyptiske truslene om Suezforbud med få unntak ikke ble fulgt opp i praksis. For Egypt var det viktigste å holde kanaltrafikken i gang. Til Christian Reusch kunne Egypts utenriksminister Fawsi informere om at Egypt aktet å drive Suezkanalen som et rent forretningsforetagende. Egypterne var derfor avhengig av fornøyde kunder og ville derfor gjøre alt for at trafikken gikk knirkefritt gjennom kanalen.⁷⁸ Alle de vesteuropeiske brukerlandene gjorde

74 N.R Egypt – Suez canal 2. Brev fra Rederiforbundets direktør Bernt Lund til Øyvind Scott-Hansen, Norges ambassade i Washington. Datert 6. august 1956.

75 N.R Egypt – Suez canal 1. Fortrolig sirkulære nr 36/1956 fra Norges Rederiforbund. «Suezkanalen». Datert 30. juli 1956

76 Arbeiderbladet 30. juli 1956. «Vi betaler til dem som slipper oss igjennom»

77 N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

78 N.R Egypt – Suez canal 2. Fortrolig innberetning fra den norske legasjon i Kairo til Utenriksdepartementet. «Suezkanalen. Møte med Egypts utenriksminister.» Datert 16. august 1956. Mottatt i Rederiforbundet 23. august. J.nr004654 (Norges Rederiforbund)

som de norske rederne og betalte til det gamle kanalkompaniet. Det skapte derimot undring hos rederne at USA faktisk betalte til Egypt, dog under protest.⁷⁹ Det skulle ikke bli siste gang Rederiforbundet sa seg uenig med amerikanerne

2.4 Forberedelsene til Londonkonferansen – Rederiforbundet møter motstand

Sett i lys av den aggressive retorikken fra Frankrike og Storbritannia i dagene etter nasjonaliseringen, var man i Utenriksdepartementet lettet da det ble klart at de to europeiske stormaktene sammen med USA inviterte til Suezkonferanse i London i midten av måneden

Ifølge Henriksen Waage ble dette fra UD's side tolket som at de gamle koloniherrne hadde forlatt truslene om militærmakt til fordel for en diplomatisk løsning. Bakgrunnen for invitasjonen var møter utenriksministrene fra Storbritannia, Frankrike og USA hadde hatt i tidsrommet 29. juli – 2. august. De tre landene mente nasjonaliseringen truet kanalens frihet og sikkerhet, og at nasjonaliseringen gjorde det nødvendig for landene som hadde underskrevet

Konstantinopelkonvensjonen å gjøre tiltak som sikret dem de rettighetene konvensjonen lovet. Tremaktsforslaget de sendte ut som mål for konferansen var opprettelse av en internasjonal myndighet for Suezkanalen for å sikre kanalens videre drift i henholdt til

Konstantinopelkonvensjonen, samtidig som Egypts legitime interesser ble opprettholdt.⁸⁰

Rederiforbundet tolket ikke innbydelsen til Londonkonferansen som at Storbritannia hadde dempet seg. Utgangspunktet måtte være at Nasser ikke var til å stole på og at en egyptiskdrevet kanal ikke kunne godtas. Fra nasjonaliseringen til innbydelsen kom, hadde Rederiforbundet hatt mest kontakt med det britiske rederiforbundet og International Chamber of Shipping.

Siden det var bred enighet om at Norges interesser i området begrenset seg til rene skipsfartsinteresser, ble det bestemt at Norges Rederiforbund skulle få med en representant i den norske delegasjonen til Londonkonferansen. Rederiforbundet valgte Leif Høegh til denne oppgaven. Leif Høegh hadde ingen lederverv i Norges Rederiforbund, men fungerte offisielt som Rederiforbundet rådgiver i diverse spørsmål. I realiteten lot Rederiforbundet Høegh styre

79 N.R. Direktør Bernt Lunds redegjørelse om kanalavgiftsbetaling fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956.

N.R. Egypt – Suez canal 2.:Telegram fra Scott Hansen ved ambassaden i Washington. Sendt 6/8-56 UD3780. Brev fra Bernt Lund til Øyvind Scott-Hansen datert 6. august 1956.

Referat fra møte i Rederiforbundet 7. september 1956 for drøftelse av situasjonen vedrørende betaling av transittavgifter i Suezkanalen.

80 Henriksen Waage 1996: 239-253

forbundets Suezpolitikk. Forholdet mellom Høegh, direktør Lund⁸¹ og president Usterud-Svendsen var nært og godt. I Rederiforbundet ble Høeghs store internasjonale kontaktnett brukt for alt det var verdt. Leif Høegh var blant annet godt kjent med International Chamber of Shipping, en organisasjon han selv hadde vært med å gjenreise etter verdenskrigen og hvor han hadde deltatt som sentralstyremedlem.⁸² Han hadde også nære kontakter og vennskapsbånd til ledelsen i det avsatte Kanalkompaniet. Høegh fikk ha med seg Rederiforbundets direktør Bernt Lund som sin rådgiver til Londonkonferansen. Det var derfor naturlig at rederne også skulle få bidra med innspill i utarbeidelsen av det norske standpunktet for konferansen. Det ferdige dokumentet skulle utarbeides av Utenriksdepartementet og legges fram for Stortingets utvidede utenrikskomite.⁸³

Det viktigste for Norge var at trafikken gjennom kanalen måtte fortsette. Kanalen måtte fortsatt være åpen for all internasjonal skipsfart. Dessuten måtte vedlikeholdsarbeidene og utbyggingsplanene fortsette som før. Nasjonaliseringen fant tidsmessig sted midt i en utbyggingsperiode der kanalen skulle gjøres dypere. I første halvdel av august hadde ikke Norge grunn til å protestere. Trafikken gjennom kanalen hadde siden nasjonaliseringen gått normalt. De utenlandske selskapene som var blitt leid inn av det gamle kanalkompaniet for å gjøre teknisk vedlikehold, hadde fortsatt sitt arbeid. Det samme hadde Kanalkompaniets egne teknikere og losere. Nasser hadde også erklært at Egypt ville respektere sine internasjonale forpliktelser i forhold til Konstantinopelkonvensjonen og den anglo-egyptiske evakueringsavtalen fra 1954.⁸⁴

Dette var derimot ikke nok til å berolige Rederiforbundets representanter. På et møte i Utenriksdepartementet 8. august fikk Norges Rederiforbund uttrykke sitt syn. Leif Høegh, president Usterud-Svendsen og direktør Bernt Lund gjorde det klart at det mest gunstige for skipsfarten ville være en mest mulig internasjonalt drevet kanal.⁸⁵ I realiteten ville det være at den ble drevet som før, av et internasjonalt selskap. Rederiforbundet gjorde det også klart at man måtte vektlegge befraktningsstallene i vurderingen. Norske skip var hovedsaklig bortfraktet til britiske og amerikanske selskaper. Leif Høegh uttrykte stor mistro til egypternes evne til selv å drive kanalen. Han hadde også satt opp et eget dokument hvor han tok for seg alle egyptiske restriksjoner den internasjonale skipsfarten hadde møtt i Suezkanalen siden 1948. Høegh nevnte blant annet den usikkerhet egypternes svartelistepolitikk skapte. Svartelisten hjalt egentlig skip som hadde anløpet

81 Bernt Lund var også Leif Høegs svoger

82 Arbeiderbladet 27/7-56 «Enormt tap for hele verden hvis ikke Suez blir utbygget»

83 N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Sekretær Vikøren. 2. regjeringskonferanse Suez med mer." Hemmeligstemplet rapport fra den norske delegasjonen ved Londonkonferansen 16.-23. august 1956

84 N.R. Egypt – Suez canal 2: Fortrolig innberetning fra den norske legasjon i Kairo ved Christian Reusch. «Suez-kanalen.» Datert 3. august 1956. J.nr020094

85 N.R. Hemmeligstemplet mappe "Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.": Hemmeligstemplet notat signert Nils Vogt. «Nasjonaliseringen av Suezkanalen.» Datert 8. august 1956

israelske havner, men ifølge Høegh virket det tilfeldig hvem som havnet på listen og hvem som slapp unna. Svartelisten ble ikke offentliggjort og mange skip visste ikke om de var på listen eller ikke. De egyptiske inspeksjonene skapte store forsinkelser i kanalen og man risikerte at lasten ble konfiskert uten grunn. Høegh nevnte blant annen en historie om et hollandsk skip som hadde blitt stoppet i kanalen og blitt fratatt lasten. Begrunnelsen de hadde fått oppgitt var at egypterne selv trengte lasten. Siden 1948 hadde de ulike bestemmelsene variert, men fremdeles var det vanlig at tankskip som passerte kanalen nordgående måtte avgi forklaring om at de ikke skulle til Israel. Høeghs konklusjon var klar: Nasser var ikke til å stole på, en egyptiskdrevet kanal ville bety kaos og egypterne hadde ikke kunnskap og ferdigheter til å drive kanalen alene.⁸⁶

Dagen etter møtet i Utenriksdepartementet mottok UD et mer detaljert dokument som omhandlet Rederiforbundets syn på den norske strategien foran Londonkonferansen. Ifølge Rederiforbundet burde det være åpenbart at ”det vil være meget ønskelig at det søkes hindret såvidt mulig at oberst Nassers aksjon blir en suksess.” Rederiforbundet hadde heller ikke tillitt til at egypterne ville prioritere å holde kanalen i stand til å ta imot den økende trafikken man visste ville komme de neste årene. Norge hadde en meget stor økonomisk interesse av at det ble dannet en ”International Authority” som stormaktene ønsket. Rederiforbundet konkluderte med at det viktigste for Norge under konferansen ville være å ikke uttrykke noe som ville være til hjelp for oberst Nasser. Med andre ord burde man følge USA og særlig Storbritannias standpunkter tettest mulig. Det ville nemlig få ”store langsiktige økonomiske skadevirkninger for Norge hvis våre venner og forbindelser i England og United States kunne få inntrykk av at Norge inntar et standpunkt som etter United Kingdom og United States` syn vil virke som en hjelp til oberst Nasser.”⁸⁷

Hvor møtte Rederiforbundet mest motstand? Stortinget og pressen hadde uttrykt fordømmelse av nasjonaliseringen, men i Utenriksdepartementet fantes det et fåtall stemmer som ikke ville henge seg på den ensidige fordømmelsen av Egypt. Blant dem var folkerettseksperten Bredo Stabell, ekspedisjonssjef i Utenriksdepartementet. I innbydelsen til konferansen ble det klart at vertslandene Storbritania, Frankrike og USA ønsket dannelse av et nytt internasjonalt selskap som i fremtiden skulle drive kanalen. Henriksen Waage skriver at Stabell overhode ikke var beroliget over britenes tilsynelatende diplomatiske vei. Hvis ikke konferansen skulle komme frem med ønskede vedtak, ville britene ifølge Stabell ganske sikkert igjen vurdere væpnet makt for å nå sine mål. Ekspedisjonssjefen var redd Norge ved å bli med i en slik organisasjon, i neste runde ville kunne

86 N.R. Egypt – Suez canal 2: Notat signert Leif Høegh. «Egyptiske restriksjoner i Suez Kanalen i forbindelse med krigen mellom Araber-statene og Israel.» Datert 13. august 1956

87 N.R. Hemmeligstemplett mappe ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Konfidensielt brev fra Norges Rederiforbund ved President Usterud-Svendsen og direktør Lund til Utenriksdepartementet. «Suezkanalen». Datert 9. august 1956

virke som en legitimerende faktor for eventuell britisk og fransk militær aggresjon. Stabell skrev:

”Norsk tilslutning til og stemme for en resolusjon om opprettelse av den foreslåtte internasjonale organisasjon vil under disse omstendighetene lett kunne tolkes som en forhåndsgodkjennelse av de militære forhåndsregler som etter vedtakelsen måtte bli tatt for å iverksette resolusjonen.”⁸⁸

Dermed hadde Rederiforbundet møtt det som skulle bli deres største meningsmotstander i Utenriksdepartementet. Rederiforbundet hadde siden nasjonaliseringen trolig fulgt International Chamber of Shipping og det britiske rederiforbundet i deres meget pro-britiske standpunkt. Rederiforbundet hadde antydnet at de ønsket et ”International Authority” velkommen. Rederiforbundet forholdt seg til at Egypt aldri skulle eie Suezkanalen. Rederiforbundet må ha svelget analysene til International Chamber of Shipping ganske ukritisk.

I det samme dokumentet Henriksen Waage henviser til gir Stabell også uttrykk for at den pro-britiske linjen Rederiforbundet hadde snakket varmt om, ville sette Norge i en svært lite gunstig situasjon hvis Egypt skulle ta saken inn for en internasjonal domstol. Bredo Stabell mente hele utgangspunktet for konferansen hadde noe urealistisk og umoralsk over seg. Han kunne riktignok si seg enig med rederne i at for Norges del ville det være en fordel om kanalen ble en internasjonal vannvei. Men hvor realistisk var det at Nasser, etter å ha nasjonalisert kanalen, plutselig ville snu om og gå med på vestmaktenes krav? Og hvor logisk var egentlig konferansens mål? Stabell skrev:

”..aksjonen er satt i gang som et mottrekk i anledning av den egyptiske regjeringss ekspropriasjon av Suez-selskapet og under påberopelse av at denne innebærer et brudd på selskapets konsesjonsavtale, er det altså meningen at konferansen skal lede frem til et helt tilsvarende resultat, bare med den forskjell at det blir en internasjonal organisasjon som overtar byttet.”⁸⁹

Man hadde kalt det ulovlig da Nasser hadde tatt kanalen fra kanalkompaniet. Nå ville man danne en ny organisasjon og ta kanalen fra Nasser, altså foreta seg akkurat det samme som Nasser, men nå lovlig? I stormaktenes forslag var heller ikke tidsavgrensningen satt til den opprinnelige konsesjonens utløp i 1968. Med andre ord kunne det se ut til at tanken var at organisasjonen skulle

⁸⁸ Henriksen Waage 1996: 248

⁸⁹ N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Notat signert Bredo Stabell, Utenriksdepartementets rettsavdeling. «Momenter ved vurderingen av «Proposal for Establishment of an International Authority for the Suez Canal». Datert 8. august 1956

overta for all fremtid. Ulogisk, mente Stabell.⁹⁰ Det finnes ingen skriftlige kilder på at Rederiforbundet tok til motmæle mot Stabells påstander. De norske rederne svarte aldri på Stabells konkrete argumenter, men brukte i stedet enhver anledning til å gjenta viktigheten av at Norge fulgte britene og amerikanerne i denne saken og at man for all del ikke måtte gi Nasser en seier. Denne planlagte taktikken skulle Rederiforbundet gjentatte ganger bruke i møtene med Utenriksdepartementet. Det var ingen tvil om at Rederiforbundet hadde en klar pro-britisk holdning. Denne holdningen snakket de inn for UD som at Suezkonflikten i virkeligheten var et statisk motsetningsforhold mellom brukerlandene som en enhet på den ene siden og Nasser på den andre. Dermed argumenterte de for sin pro-britiske holdning som om den innbefattet både USA og Storbritannias linje, noe den ikke gjorde. Og ved å snakke om viktigheten av å ikke svikte USA og Storbritannia prøvde de i realiteten å gi inntrykk av at et nei fra Utenriksdepartementet til Rederiforbundets holdning var et ja til Nasser. Denne tankegangen om at alt som ikke var en seier for Nasser var en seier for brukerlandene og motsatt, skulle Rederiforbundet også bruke både utad og innad senere i Suezkrisen.

Det er lite som tyder på at Stabells mening om hele konferansens logiske brist etterlot noe stort inntrykk hos Rederiforbundets representanter. Det finnes ingen dokumentasjon som kan påvise om dette ble belyst ytterligere innad i Rederiforbundet eller i møte med internasjonale kollegaer. Heller ikke i diverse brev og sirkulære fra International Chamber of Shipping gis det inntrykk av at de internasjonale rederne noen gang reflekterte over hvor urealistisk og gjennomførbar deres holdning til den aktuelle situasjonen egentlig var. Holdningen var at Nasser hadde kuppet Suezkanalen og at dette ikke under noen omstendighet kunne godtas.

Henriksen Waage skriver at Stabell mente den norske delegasjonen måtte ha i bakhodet at alle standpunkt man bestemte seg for å ha, måtte kunne forsvares i FN.⁹¹ I notatet spurte han også om ”Hvordan vil de tre stormakter og Londonkonferansens øvrige deltagere reagere hvis Egypt foreslår nasjonaliseringens rettmessighet forelagt for den Internasjonale Domstol og samtidig avgir forsikring om at den vil respektere Domstolens avgjørelse?”⁹² Bredo Stabell mente at hele Londonkonferansen var ute på juridisk tynn is. Folkerettseksperten⁹³ hadde i et notat datert 4. august avvist Rederiforbundet og britenes påstand og konkludert med at ”Etter min oppfatning er det intet som helst folkerettslig grunnlag for å hevde at den egyptiske regjering skulle være

⁹⁰ Henriksen Waage 1996: 245-248

⁹¹ Ibid

⁹² N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Notat signert Bredo Stabell, Utenriksdepartementets rettsavdeling. «Momenter ved vurderingen av «Proposal for Establishment of an International Authority for the Suez Canal». Datert 8. august 1956

⁹³ Henriksen Waage 1996: 245

uberettiget til å nasjonalisere et aksjeselskap og dets eiendom innenfor egyptisk territorium.”⁹⁴

Henriksen Waage skriver at den egyptiske regjeringen ifølge Stabell var på trygg grunn da de nasjonaliserte et aksjeselskap og dens eiendom på egyptisk jord. Det spilte ingen rolle at det administrative hovedkvarteret lå i Paris og at et flertall av aksjeeierne var utlendinger. Det ville derimot være i strid med folkeretten å ikke utbetale erstatning til aksjeeierne. Dette hadde Høegh tidligere gjort klart at han aldri kunne tenke seg ville skje, men ifølge Stabell hadde Nasser vært klar på at dette var noe egyptiske stat ville gjøre. Hvis Nasser likevel ikke skulle oppfylle dette løftet, ville likevel ikke manglende utbetaling gi grunnlag for folkerettslig erstatningskrav. Dette kunne ifølge Stabell ikke affisere selve nasjonaliseringens gyldighet. Etter Stabells mening spilte det heller ingen rolle for nasjonaliseringen at flertallet av Kanalkompaniets aksjonærer var ikke-egyptiske statsborgere.⁹⁵ I forhold til Rederiforbundets reaksjon da Nasser nasjonaliserte Suezkanalen markerte møtene mellom Utenriksdepartementet og Rederiforbundet i forkant av Londonkonferansen at Rederiforbundet beveget seg mot Utenriksdepartementets holdning. Her må Bredo Stabells grundige analyser ha spilt en vesentlig rolle. Denne tilnærmingen kan ikke spores gjennom uttalelser fra Rederiforbundet, men mer en stilltiende tilnærming gjennom at de norske rederne for eksempel sluttet å hevde at nasjonaliseringen var i strid med folkeretten.

I sin analyse forkastet nemlig Stabell britenes påstand om at folkeretten forhindret en stat å nasjonalisere en eiendel innenfor landets grenser bare fordi de var ”impressed with an international interest.” Stabell slaktet også påstanden om at det gamle Suezkanalkompaniet skulle ha “responsibility to maintain and operate the Suez Canal so that all the signatories to, and beneficiaries of the Treaty of 1888”. Kanalkompaniets konsesjon var avtalefestet i konsesjonsdekretet fra 1856 og hadde således ingenting med Konstantinopelkonvensjonen fra 1888 å gjøre. 1888-konvensjonen, som var av folkerettslig art, nevnte uansett ingenting om at kanalselskapet skulle stå for håndhevelsen av konvensjonen. Stabell avsluttet dokumentet med å minne på Rederiforbundet om at Norge faktisk ikke hadde underskrevet Konstantinopelkonvensjonen fra 1888.⁹⁶ Dette var trolig Rederiforbundet fullt klar over. Da Rederiforbundet hadde gått ut og anklaget Egypt etter nasjonaliseringen, var dette mer basert på diktat fra International Chamber of Shipping enn egne analyser. Dette bør likevel ikke trekke Rederiforbundets holdning i tvil. Det danske rederiforbundet og andre vestlige kollegaer mottok de samme sirkulærene fra London som det Rederiforbundet gjorde, uten at danskene kan sies å ha

⁹⁴ N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.” Notat signert Bredo Stabell. ”Den egyptiske regjeringens nasjonalisering av Suez-selskapet.” datert 4. august 1956

⁹⁵ Henriksen Waage 1996:243-253

⁹⁶ N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer”: Fortrolig notat signert Bredo Stabell. ”Den egyptiske regjeringens nasjonalisering av Suez-selskapet.” datert 4. august 1956

brukt materialet på samme måte som sine norske kollegaer.

Stabell var også uenig i Rederiforbundets krav om at Suezkanalen måtte være en ”internasjonal vannvei.” Suezkanalselskapet var ikke rettslig sett et internasjonalt selskap. Selskapet var egyptisk, kanalen var egyptisk og gikk gjennom egyptisk territorium. Man kunne godt si at kanalen var internasjonal i den forstand at den var fri for gjennomfart etter en internasjonal avtale. Men kanalen var ifølge Stabell rettslig sett egyptisk.⁹⁷ Og det var ”intet grunnlag for å hevde at Suez-selskapet er ”internasjonalt” i noen som helst folkerettslig relevant betydning av ordet.”⁹⁸

Statssekretær Dag Bryn var også skeptisk til Rederiforbundets ukritiske pro-britiske linje. Han var redd for at ubegrenset norsk pro-britisk støtte ville få dypere konsekvenser enn det man egentlig tenkte over. Bryn mente Norge burde konsentrere seg om sin rolle som brukerland. Satt på spissen burde det være likegyldig hvem som eide og drev kanalen så lenge det var fri gjennomfart og god service. Statssekretæren hadde en dårlig følelse av at Norge skremmende lett kunne havne i en situasjon hvor man kunne bli involvert i aggresjon. Norge burde gå forsiktig frem, også på grunn av vårt fremtidige forhold ”til det farvede folk”. Statssekretæren spådde at nasjonaliseringen uansett før eller siden ville bli tatt inn for FN av minst en av partene. Med det i bakhodet burde Norge holde tungen rett i munnen slik at konsekvensene av den retningen man valgte kunne forsvares i FN. Bryns frykt var at en for naiv holdning til briteres plan kunne føre til at man i FN ble stemplet som aggressiv part.⁹⁹

I møte med Rederiforbundets pro-britiske standpunkt ville Bryn poengtere alvoret: Lange måtte på Londonkonferansen gjøre det klarest mulig at Norge ikke ville bli blandet inn i noen form for militær aggresjon mot Egypt. Han mente at Utenriksdepartementet ikke gikk langt nok i å avvise dette. For Bryn var ikke ”ved fredelige midler” klart nok. Han mente man enda ikke hadde fått britene til å forstå ”at vi virkelig føler alvorlig engstelse for den måten som situasjonen behandles på og at vi (i den utstrekning våre ord overhodet tillegges vekt) ønsker å gi våre allierte det bestemte råd ikke å gå til noen maktanvendelse”¹⁰⁰ FN burde kobles inn¹⁰¹

97 N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Fortrolig notat signert Bredo Stabell ved Utenriksdepartementets rettsavdeling. «Den egyptiske regjeringens nasjonalisering av Suezkanalselskapet». Datert 4. august 1956.

98 Ibid

99 N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Strengt fortrolig notat signert Dag Bryn. «Suezkonflikten. Norsk standpunkt.» Datert 7. august 1956

100 N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Strengt fortrolig notat signert Dag Bryn. «Notat til Utenriksminister Lange. Suezkonflikten – Norges standpunkt.» Datert 9. august 1956

¹⁰¹ Henriksen Waage 1996: 249

Etter at Utenriksdepartementet hadde mottatt et nytt brev fra Rederiforbundet ble det holdt nytt møte i UD 10. august. Rederiforbundets hadde i brevet konkludert med at det var ”av vital norsk interesse at det søkes unngått at man kommer i konflikt med de standpunkter og det syn som United Kingdom og United States måtte hevde” når det hjalp internasjonal kontroll over Suezkanalen. Dette skapte reaksjoner i Utenriksdepartementet. UD mente Rederiforbundets konklusjon i realiteten ville bety en militæraksjon hvis den diplomatiske veien ikke førte fram. Sett i lys av britenes planer og Rederiforbundets pro-britiske støtte kan ikke dette sies å ha vært overraskende, men for Utenriksdepartementet var dette uaktuelt å være med på. Rederiforbundet svarte med nok en gang å påpeke kanalens viktighet for internasjonal skipsfart og de problemene ulike egyptiske inngrep hadde hatt for trafikken på 1950-tallet. Leif Høegh fokuserte igjen på de egyptiske restriksjonene som hadde foregått i kanalen etter krigen mellom araberstatene og Israel i 1949. Høegh unnlot å fortelle om de minimale norske økonomiske tapene, men tegnet i stedet et bilde av den usikkerhet, kaos og tilfeldige reaksjoner rederinæringen hadde levd med de siste fem årene. Høeghs notat etterlot seg det samme inntrykket Høegh selv ved flere anledninger hadde poengtert; at egypterne ikke var til å stole på og at de i fremtiden ville bruke kanalen som politisk instrument.¹⁰²

Ved siden av de gjentatte anmodningene om å ikke svikte britene og amerikanerne baserte Rederiforbundet mye av sin argumentasjon i å så sterk tvil om egypternes evne til selv å drive kanalen. Ikke nok med at de ikke-egyptiske losene ville vise lojalitet til det gamle kanalkompani og snart avslutte arbeidet i kanalen. De internasjonale selskapene som hadde kontrakter på teknisk vedlikehold i kanalen ville ifølge Rederiforbundet trekke seg ut fordi de rett og slett ikke stolte på egypterne. Dette ville i første omgang resultere i kaotiske tilstander, deretter i at kanalen ble ubrukelig. ”Dette må man ha for øye ved enhver overveielse om muligheten for å oppnå en politisk tilfredsstillende løsning for eksempel i FN”, mente Høegh.¹⁰³

Både Rederiforbundet og duoen Stabell og Bryn hadde fått med sine synspunkter i Utenriksdepartementets endelige redegjørelsen som utenriksministeren skulle fremføre for den utvidede Utenrikskomiteen. I den endelige redegjørelsen måtte derimot Rederiforbundets første argument etter nasjonaliseringen gi tapt mot ekspedisjonssjef Bredo Stabells grundige analyse av den folkerettslige delen av nasjonaliseringen. Dette kom trolig ikke som noen nyhet for rederne. Det hadde ikke gått mange dagene etter nasjonaliseringen før man forsto at man her var ute på juridisk

102 N.R. Egypt – Suez canal 2: Notat signert Leif Høegh. «Egyptiske restriksjoner i Suez Kanalen i forbindelse med krigen mellom Araber-statene og Israel. Avskrift datert 13. august 1956

103 N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Hemmeligstemplet notat signert Nils Vogt. «Nasjonalisering av Suez-kanalselskapet.» Datert 11. august 1956

tynn is. Det britiske rederiforbundet hadde allerede i første halvdel av august måttet innrømme at nasjonaliseringen trolig ikke var folkerettsstridig slik de hadde skrevet til sine norske kollegaer i de første meldingene etter nasjonaliseringen. Hvorfor Rederiforbundet likevel antydte dette i møte med Utenriksdepartementet er uvisst.¹⁰⁴ Det er likevel en tendens til at Rederiforbundet, etter å ha gått meget høyt på banen de første døgnene etter nasjonaliseringen, modererte sine meninger. Etter at møter i International Chamber of Shipping ble erstattet med møter med Utenriksdepartementet ser man antydninger til at Rederiforbundet beveget seg med små skritt inn mot det sentrum der Utenriksdepartementets holdning lå. Dette viser seg ikke først og fremst i Rederiforbundets uttalelser, men mer deres stille aksept av det Utenriksdepartementets eksperter hadde å utsette på Rederiforbundets holdninger like etter nasjonaliseringen. Fra Utenriksdepartementets ståsted må fremdeles Rederiforbundets holdninger sies å ha vært for pro-britiske sett i lys av britenes aggressive retorikk.

2.5 Rederiforbundets holdning til Londonkonferansen og dens resultat

Londonkonferansen ble avholdt i perioden 16. til 21. august 1956. Konferansen samlet 22 deltagerland, deriblant alle som hadde skrevet under på Konstantinopelkonvensjonen i 1888 og de 16 største brukerlandene av kanalen de siste årene. Ifølge Henriksen Waage var britenes mål med konferansen å fordømme Egypts nasjonalisering samt å opprette en internasjonal organisasjon som skulle overta driften av kanalen. Nasser hadde takket nei til innbydelsen og hadde gjort det klart at han ikke ville godta at en internasjonal organisasjon plutselig skulle overta driften av Suezkanalen. Den egyptiske lederen stemplet planene som kollektiv kolonialisme og pekte på realitetene; mens rederne hadde rast mot nasjonaliseringen i snart tre uker hadde trafikken i kanalen gått utmerket.¹⁰⁵

Den norske delegasjonen mente en løsning måtte inneholde to viktige punkter: det første kravet var å sikre fri gjennomfart gjennom kanalen uten noen form for diskriminering av enkelte land. Leif Høeghs beskrivelse av problemene i kanalen på 1950-tallet hadde tydeligvis blitt forstått. Det andre kravet var en administrasjon som var kvalifisert til å drive kanalen effektivt, samt oppfylle nødvendige krav om vedlikehold og fremtidige utbygginger.¹⁰⁶ Den norske delegasjonen var bekymret for tilstanden i kanalen hvis egypterne alene skulle ha ansvaret, og man ønsket seg at den eksisterende internasjonale staben på en eller annen måte måtte kunne fortsette. Langes to taler viste at Rederiforbundet hadde fått gjennomslag for det de ønsket. Leif Høegh hadde ved gjentatte

104 N.R. Egypt – Suez 1 Brev fra Leif Høegh til Rederiforbundet. Datert 5. august 1956

105 Henriksen Waage 1996:264-268

106 N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Sekretær Vikøren. 2. regjeringskonferanse Suez med mer" Oversettelse av Utenriksminister Langes tale på Londonkonferansen 17. august 1956.

anledninger uttalt at bare det gamle kanalkompaniets ansatte kunne drive kanalen tilfredsstillende. Det er ikke kjent om Utenriksdepartementet var klar over Høeghs eierinteresser i selskapet.¹⁰⁷

Men den norske delegasjonen understreket også at en løsning på konflikten måtte skje gjennom fredelige midler. Den gikk likevel ikke så langt som Stabell og spesielt Bryn hadde rådet til i sine vurderinger i forkant av konferansen.¹⁰⁸ Stabell hadde som tidligere nevnt utarbeidet et omfattende notat der han avviste Rederiforbundets tidligere påstander om at nasjonaliseringen var folkerettsstridig. Selv om man de første døgnene etter nasjonaliseringen hadde antydnet dette, brukte Rederiforbundet fra begynnelsen av august ikke dette argumentet i noe skriv, verken utad eller i interne notater. Da konferansen startet ble ikke det folkerettslige aspektet belyst av den norske delegasjonen en eneste gang. Det var ikke tilfeldig. Høegh forklarte dette med at "vår delegasjon hadde en avtale, som Lange var helt enig i, at man ikke skulle berøre det spørsmålet".¹⁰⁹ Dette framstår som en klar innrømmelse fra Rederiforbundets side. Klarte man å unngå å komme inn på det rent juridiske håpet man å unngå å gi Nasser og araberstatene det trumfkortet de ønsket.

Henriksen Waage refererer til rapporten fra den norske delegasjonen der Lange skrev at "Under selve konferansen arbeidet for øvrig de tre skandinaviske delegasjoner intimt sammen, og de sto hele tiden på samme linje."¹¹⁰ Dette kan umulig Rederiforbundets representanter ha vært enig i. Til Leif Høeghs store irritasjon hadde nemlig ikke den svenske utenriksministeren samme folkerettslige strategi som nordmennene. Den svenske utenriksministeren hadde i utgangspunktet vært skeptisk til å i det hele tatt reise til London, men vel framme snakket han fritt der den norske delegasjonen hadde avtalt å tie. "Dessuten var han også folkerettslærd, og det skulle han da vise oss ved å fortelle at denne nasjonaliseringen var lovlig", fortalte Leif Høegh i ettertid til Rederiforbundets hovedstyremedlemmer. Ifølge Rederiforbundets delegasjonsmedlemmer ble også Lange overrasket over uttalelsene til sin svenske kollega. Svenskenes tale fikk heller ikke en god mottakelse av de fleste andre nasjonene. "Det kom svært på tverke", ifølge Høegh. Den australske statsminister Robert Menzies, som var en varm tilhenger av Edens politikk, kontret og uttalte at han meget vel kunne tenke seg å snakke om lovligheten av dette, men at han skulle la være.¹¹¹

107 N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

108 N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferansen Suez med mer"

Strengt fortrolig Notat signert statssekretær Dag Bryn. «Suez-konflikten. Norsk standpunkt.» Datert 7. august 1956

Strengt fortrolig notat signert Dag Bryn. «Suez-konflikten. Norsk standpunkt.» Datert 8. august 1956

Strengt fortrolig notat til Utenriksminister Lange signert Dag Bryn. «Suez-konflikten - Norges standpunkt.»

Datert 9. august 1956.

109 N.R. Stenografisk referat fra Hovedstyremøte i Norges Rederiforbund 12. september 1956. Post 1; Suezkanalen

¹¹⁰ N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Direktør Bernt Lund. 1. Regjeringskonferanse Suez" : Rapport fra den norske delegasjonen til Suezkanal-konferansen i London 16. – 23. august 1956

¹¹¹ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

Enkelte i Utenriksdepartementet hadde som kjent i forkant av konferansen bekymret seg over at Rederiforbundet lå for tett opp til britenes aggressive holdning. Høeghs positive bemerkninger om den meget Eden-vennlige Menzies på Rederiforbundets Hovedstyremøte viser at Rederiforbundet ikke hadde endret kurs under konferansen. Henriksen Waages beskrivelse av Langes posisjon viser derimot at Rederiforbundets representanter ikke hadde fått gjennomslag for sin pro-britiske holdning i resten av den norske delegasjonen. Utenriksminister Lange var ifølge Henriksen Waage positivt overrasket over den amerikanske utenriksministeren John Foster Dulles` s tale og hans antydninger om at kanalen måtte drives som en internasjonal ordning hvor også FN var inne i bildet. Dette var noe Lange støttet, men som britene hadde vist liten interesse for. Lange uttalte at “en fremtidig ordning bygget på disse prinsipper synes oss å gi en rimelig og rettferdig løsning på våre nåværende problemer, med all rimelig hensyntagen til egyptisk suverenitet og legitime egyptiske interesser”.¹¹² Dulles` fredslinje må ha vært en lettelse for Lange. Den norske utenriksministerens møte med statsminister Eden den 15. august hadde nemlig ikke styrket Langes tro på en fredelig løsning. Selv om Lange hadde uttrykt norsk uro over den militante britiske tonen, hadde Eden svart at britene ikke kunne gi noen garanti om å unngå en militær løsning.¹¹³ Tiden etter konferansens avslutning skulle vise at Rederiforbundet hadde en helt annen mening om Dulles rolle på konferansen enn det Lange hadde.

Suezkonferansen klarte ikke å bli enige om en enstemmig resolusjon eller uttalelse. Årsaken var at Sovjetunionens utenriksminister ikke ville bøye seg for en avstemming fordi de fire mindretallslandene hadde et større folketall enn de 18 som utgjorde flertallet.¹¹⁴ 18 stater ble enige om en flertallsbeslutning; et internasjonalt selskap skulle drive kanalen, Egypt skulle ha suverenitet over området og ville hvert år få en betydelig andel av kanalens overskudd. Forslaget ga altså full vestlig kontroll over en internasjonal vannvei, ikke ulikt kanalens status de siste 80 årene. Mindretallet, som besto av Sovjetunionen, India, Indonesia og Ceylon, ønsket en internasjonal organisasjon som heller skulle virke som Egypts konsulenter, en rent rådgivende gruppe uten direkte innflytelse over kanalens daglige drift¹¹⁵

Selv var Rederiforbundets representanter fornøyd med konferansen som de mente hadde vært en absolutt suksess, de vanskelige omstendighetene tatt i betraktning. Høegh og Lund var helt klare på

¹¹² N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer” Oversettelse av Utenriksminister Langes tale på Londonkonferansen 21. august 1956

¹¹³ Henriksen Waage 1996: 264-265

¹¹⁴ Spania godtok flertallsforslaget, men med den reservasjon om at man også burde være villig til å forhandle på grunnlag av et egyptisk styre, men med utenlandsk ledelse.

¹¹⁵ N.R. Hemmeligstemplet mappe: ”Direktør Bernt Lund. 1. regjeringskonferanse Suez med mer.”: Rapport fra den norske delegasjonen til Suezkanal-konferansen i London 16. – 23. august 1956. Av Nils Vogt 7. september 1956 Referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

at mindretallets forslag ikke engang kunne diskuteres. Det internasjonale selskapet måtte være et selskap som drev kanalen, ikke bare et konsultativt selskap. Kun ved å drive kanalen kunne man få det internasjonale tekniske personalet på rundt 1400 mennesker som nå jobbet i kanalen, til å fortsette. Hvis ikke ville det ifølge Høegh komme ubehageligheter for rederne, både midlertidige og i fremtiden¹¹⁶

Men hadde Rederiforbundet grunn til å være fornøyd? Oppsummeringen av Londonkonferansen gir et bilde på uenigheten bak den norske delegasjonens offisielle samlede enighet.

Utenriksdepartementet oppsummerte ifølge Henriksen Waage konferansen med å gi hovedæren til den amerikanske utenriksminister Dulles. Dulles hadde gjennom stor statsmannskunst bygget bro mellom de vestlige og de asiatiske deltagerlandene. I en atmosfære preget av to krigshissende vertsnasjoner hadde Dulles ifølge UD holdt hodet kaldt og manuvrert konferansen inn et mer samlende spor.¹¹⁷ Dette står i sterk kontrast til Rederiforbundets versjon. Rederiforbundet mente riktignok at konferansen hadde vært ”en absolutt suksess, sett ut fra de vanskelige omstendigheter.” Men i sin egen oppsummering ignorerte Rederiforbundet Dulles` rolle fullstendig og ga i stedet britene æren for alt de var fornøyd med. Leif Høegh uttalte på Rederiforbundets Hovedstyre i etterkant av konferansen at ”Jeg synes vi må beundre engelskmennenes evne til å administrere samarbeidet under konferansen, slik at de fikk med seg ikke alene alle nasjoner på denne siden av Suez, men også fikk med seg fire stater på andre siden av Suez”¹¹⁸ Det at Rederiforbundet hyllet britene og de pro-britiske deltagerne som for eksempel Menzies, mens de fullstendig ignorerte mannen UD ga hele æren, vitner ikke om en norsk delegasjon som sto så samlet som Utenriksdepartementet selv ga inntrykk av.

Administrasjonen hadde ifølge Rederiforbundet vært et ”mesterverk” fra engelsk side.¹¹⁹ Det faktum at både Utenriksdepartementet og Rederiforbundet virket fornøyd med konferansen sier likevel mer om det vage resultatet enn om enigheten i den norske delegasjonen. Forslaget så fint ut på papiret, men det var som nevnt bare et forslag. Forslaget og 800 siders referat fra konferansen skulle i neste runde sendes Nasser for godkjenning. Rederiforbundets representanter var likevel sikker på at flertallsforslaget ville bli innfridd, og at man ville få en internasjonal organisasjon samt et Suezkanal-selskap som rederen tippet ville få omtrent samme funksjon som det gamle. Høegh uttalte til sine kollegaer i Rederiforbundet at ”Jeg kan ikke skjønne at man ikke skulle kunne få i stand noe som ville være så riktig for hele verden, og som ville hjelpe på livsvilkårene i hele den

116 N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

117 Henriksen Waage 1996: 268

118 N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

119 N.R. Referat fra Centralstyremøte i Rederiforbundet 13. september 1956

østlige verden.(...) Hvordan man skal nå frem til dette resultatet vil jeg ikke uttale meg om, det kan hende meget av både det ene og den annen art i mellomtiden”.¹²⁰ Det er vanskelig å forstå Rederiforbundets optimistiske holdning. I etterkant må den sies å ha vært naiv. Nasser hadde nasjonalisert kanalen, de 18 største brukerne hadde blitt enige om at løsningen skulle bli at egypterne gikk tilbake på nasjonaliseringen, godtok at et internasjonalt selskap skulle drive kanalen og at alt tilsynelatende skulle bli som før. Rederiforbundets syn på kanalens fremtid viser også at Stabells analyser av nasjonaliseringens juridiske gyldighet neppe kan ha blitt tillagt mye vekt av Rederiforbundet.

Flertallets innstilling og referat var i praksis resultatløst. Nasser forkastet flertallsforslaget han hadde fått tilsendt. Den amerikanske utenriksminister Dulles nektet derimot å gi opp så lett. Han sendte en delegasjon under ledelse av den australske statsministeren Robert Menzies til Kairo. Valget av sistnevnte som delegasjonens leder viste seg ifølge Kyle å være uklokt hvis målet var gode forhandlinger med Nasser.¹²¹ I samtale med Nasser ga Menzies den egyptiske lederen liten sjanse til forhandlinger. Henriksen Waage skriver at Nasser ble utsatt for ultimatum og trusler om at de britisk-franske krigsforbødene allerede var godt igang.¹²² Mahmod Fawsi¹²³, Egypts utenriksminister, skrev i sine notater at Nasser i realiteten ble stilt overfor to forutsetninger for forhandlingene: den ene var at egypterne var inkompetente, det andre var at Nasser ikke var til å stole på.¹²⁴

Menzies-delegasjonen møtte en egyptisk leder som ifølge dem stemplet Londonkonferansen som politisk kollektiv kolonialisme og som gjorde det klart at en internasjonalt drevet kanal var helt utelukket. I det hele tatt besto møtene mellom Nasser og delegasjonen av skarpe kanter med liten sannsynlighet for enighet.¹²⁵ Enighet ble det heller ikke. Mendiez-delegasjonen forlot Egypt 9. september med uforrettet sak og situasjonen var uklar.

Menziesdelegasjonens retur fra Kairo markerer et skille i Rederiforbundets holdning. For mens Henriksen Waage og flere andre historikere ser Menzies` manglende forhandlingsevner som delaktig i fiaskoen, ga Rederiforbundets Leif Høegh den amerikanske utenriksministeren Dulles all skyld. Høegh mente det var en tabbe at Dulles ikke selv ble med til Kairo som delegasjonens leder.

120 N.R. Leif Høeghs orientering ved Centralstyremøte i Norges Rederiforbund 13. september 1956

121 Keith Kyle 1991:119-122

¹²² Henriksen Waage 1996: 269

123Fawsi var utenriksminister fra 1952 til 1958 og fra 1961 til 1964. Utenriksminister i den Forente Arabiske Republikk fra dens start i 1958 til dens opphør i 1961.

124 Kyle 1991:220

125 N.T Egypt – Suez canal 2: Strengt fortrolig brev fra Utenriksdepartementet til direktør Bernt Lund. «Suez-kanalkonflikten. Femmaktsutvalets drøftelser med Nasser, Datert 10. september 1956

Samtidig som delegasjonen var i forhandlinger med Nasser holdt både Eisenhower og Dulles hver sine pressekonferanser der de blant annet snakket om forhandlingene. Eisenhower var i innspurten på sin valgkamp for å bli gjenvalgt og måtte svare på hva som ville skje hvis Nasser takket nei. Høegh mente dette ”virket på Nasser som en oppmuntring til å svare negativt” og mente Eisenhower og Dulles burde svart ”ingen kommentar” for å ikke gjøre arbeidet til Mendiez vanskelig.¹²⁶ I ettertid skrev Høegh at ”det var hans (Dulles) dominerende og samtidig vaklende og svake holdning som først og fremst var årsaken til et negativt resultat.”¹²⁷ Både Høegh og Lund trodde oppriktig at Menziesdelegasjonen skulle klare å komme fram til en internasjonal ordning med Nasser. I ettertid kan redernes optimisme virke naiv og merkelig. Det er vanskelig å se hvordan Høegh og Lund trodde at delegasjonen skulle komme til en forhandlingsløsning med Nasser, mannen ingen av dem hadde noen tiltro til. Allerede i dagene etter nasjonaliseringen hadde Leif Høegh som kjent kalt Nasser for en ny uhederlig diktator.¹²⁸

Da Menziesdelegasjonen kom tilbake fra Kairo 9. september uten resultat økte spenningen. Storbritannia og Frankrike ba sine borgere forlate Egypt og sendte militære styrker til Middelhavet. For å vinne tid foreslo USAs utenriksminister Dulles på nytt et diplomatisk initiativ. Dulles` tanke var å danne en brukerorganisasjon som skulle koordinere trafikken gjennom kanalen, kreve inn kanalavgiftene og betale Egypt en bestemt sum hvert år. De 18 landene som sto bak flertallsforslaget fra den første Londonkonferansen ble invitert til ny konferanse i London 19. september 1956.

2.6 Forslag om ny brukerorganisasjon

Henriksen Waage skriver at for Storbritannia og Frankrike var forslaget om en brukerorganisasjon, som etterhvert skulle få navnet SCUA (Suez Canal Users Association), et hinder som måtte elimineres for å kunne gå til militæraksjon mot Egypt. De to landene hadde gitt opp håpet om at Nasser frivillig ville gjøre innrømmelser i forhold til kanalens fremtidige status. I en tale i Underhuset 12. september la statsminister Eden frem Dulles` forslag om SCUA som om det skulle vært hans egen. Men der Dulles` mål var å kjøpe tid frem mot en fredelig løsning bygget på dialog, fikk Edens tale SCUA til å høres ut som en krigserklæring.¹²⁹

Dermed kunne Rederiforbundet og Utenriksdepartementet offisielt være enige selv om de egentlig

¹²⁶ Leif Høegh *I skipsfartens tjeneste* 1970: 120-121

¹²⁷ Ibid

¹²⁸ N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra Leif Høegh til skipsreder A. P. Møller, København. Datert 9. august 1956

¹²⁹ Henriksen Waage 1996: 275

var dypt uenige. For Lange var SCUA Dulles` plan. Rederiforbundet fikk først høre om det som skulle bli SCUA via Edens tale. På hovedstyremøtet dagen etter Edens tale måtte Høegh innrømme at «hva denne «Users` Organisation som Eden foreslo igår, bygger på, er det ikke godt å finne ut av». Men i forhold til Rederiforbundet hadde Edens kupp av SCUA lyktes. For Rederiforbundet var SCUA aldri noe annet enn Edens versjon av den.¹³⁰

Den 13. september var Rederiforbundet innkalt til møtet i International Chamber of Shipping i London. Selv om møtets tema ble holdt hemmelig antok Rederiforbundet at det dreide seg om den aktuelle lossituasjonen og spørsmålet om en brukerorganisasjon. Da Rederiforbundets representant Bernt Lund reiste til London hadde han med seg de norske redernes hovedholdning: Rederiforbundet måtte uansett ikke vike fra Englands side. International Chamber of Shipping og det britiske rederiforbundet hadde blitt informert av britiske myndigheter om tanken bak brukerorganisasjonen. Tanken var at den tiltenkte brukerorganisasjonen skulle stille med egne loser i kanalen. Dette skulle ifølge Lund vise at brukerorganisasjonen var villig til å samarbeide med Egypt for å holde kanalen åpen. Rederiforbundets direktør hevdet at egypterne med denne ordningen faktisk ville tjene mer på kanalavgiften enn det hadde gjort før 14. september, fordi flertallet av de passerende skip som nå seilte gjennom betalte til det gamle kanalkompaniet i Paris. I et brev til Utenriksdepartementet hevdet Lund at trioen USA, Storbritannia og Frankrike ville sette i gang brukerorganisasjonen uansett hva Nasser reaksjon var og uansett hvor stor tilslutning den ville få fra andre nasjoner. Lund la til at man imidlertid ventet tilslutning fra de store brukerlandene.¹³¹ Lund satte i brevet stort press på Utenriksdepartementet og ser ut til å ha benyttet seg av den samme taktikken Rederiforbundet også tidligere hadde brukt mot UD. Det var nemlig ingen tvil om at det var den britiske versjonen av brukerorganisasjonen rederne hadde fått fremlagt på møtet i London. Lund hadde som kjent selv fått instruks fra Rederiforbundet om å ikke vike fra Englands side. Likevel tok direktør Lund med USA da saken skulle selges inn for Utenriksdepartementet. Dette til tross for at USAs versjon av brukerorganisasjonen ikke hadde til hensikt å overkjøre Nasser på den måten Lund hadde skissert i brevet.

På et møte i Utenriksdepartementet den 14. september gjorde Rederiforbundets representanter det klart at ”Hvis Norge ikke skulle gi sin tilslutning, vil det lett av USA og England bli oppfattet som en hjelp til Nasser.” Man ville ifølge Rederiforbundet da komme i en situasjon hvor USA og Storbritannia ville oppfatte det som at man ikke kunne stole på den norske handelsflåten. Dette ville

¹³⁰ N.R. Referat fra Rederiforbundets Generalmøte 13. september 1956

¹³¹ N.R. Hemmeligstemplett mappe: ”Sekretær Vikøren. 2. regjeringskonferanse om Suez”: Fortrolig brev til Utenriksdepartementet fra direktør Lund. «Suezkanalen. Møte i Chamber of Shipping 13. september 1956.» Datert 14. september 1956.

ifølge Rederiforbundet være en katastrofe for den norske skipsfartsnæringen. Uten britiske og amerikanske kunder ville den norske tonnasjen gjennom Suezkanalen ifølge rederne vært ubetydelig.¹³²

Jeg har tidligere skrevet at møtene med UD i forkant av Londonkonferansen førte Rederiforbundets holdning nærmere det sentrum der UD holdningsmessig lå . Menziesdelegasjonens mislykkede forhandlinger med Nasser i etterkant av konferansen markerte en brå reversering av denne tilnærmingen. Det var amerikanerne og spesielt utenriksminister Dulles det hadde gått ut over i Rederiforbundets egne møter. Det ville derfor være nærliggende å registrere Rederiforbundets holdningsendring også gjorde seg gjeldende i møter med Utenriksdepartementet. Rederiforbundets uttalelser både i brev og i direkte møter med UD rundt midten av september kan derimot avkrefte dette. I møter med Utenriksdepartementet var Rederiforbundet veldig opptatt av at Norge for all del ikke måtte innta andre standpunkt enn britene og amerikanernes. I disse møtene nevnte alltid Rederiforbundet Storbritannia og USA i samme setning som en slags enhet, selv om det var et åpenbart faktum at de to landene på daværende tidspunkt sto for vidt forskjellige strategier i håndteringen av Suezkonflikten. Innad i Rederiforbundet og i møter med utenlandske rederkollegaer var det derimot kun Storbritannia som hjalt. USA ble svært sjeldent nevnt, og ble landet nevnt var det helst som sydebukk etter at noe var gått galt. Samtidig var det tett kontakt mellom Rederiforbundet og deres britiske kollegaer. Det britiske Rederiforbundet ble holdt løpende orientert om hvordan sine norske kollegaer arbeidet for å få regjeringen til å bli med i brukerorganisasjonen. Lund skrev til sine britiske kollegaer: "I should be very surprised if the Government will not follow our advice. Our arguments in favour of joining the Association seemed to impress them"¹³³

Henriksen Waage beskriver briteres tilnærming til Dulles` diplomatiske initiativ som noe man måtte gjennom for å vise verden at man tilsynelatende ville prøve alle veier til fred. En mislykket runde rundt diplomatiets bord ville kunne legitimere hardere tiltak som en siste utvei. Da de hørte om Dulles` SCUA-forslag var de først skeptiske, men innså raskt at SCUA kunne være veien mot økt maktbruk. Nøkkelen ville være at SCUA mislyktes. Ville man i tillegg oppleve en mislykket

132 N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Sekretær Vikøren. 2. regjeringskonferanse om Suez": Brev fra Bernt Lund til Utenriksdepartementet. Datert 14. september. «Suezkanalen. Møte i Chamber of Shipping 13. september 1956. N.R. Egypt – Suez canal 3 : Brev fra Bernt Lund til direktør Nilsson, Svenska ost-Asiatiska Kompaniet. Datert 15. september 1956

¹³³ N.R. Egypt – Suez canal 3: stricly confidential brev fra Bernt Lund til Goric, Chamber of Shipping of the United Kingdom. Datert 15. September 1956
Strictly confidential brev til Olaf Malterud fra George Walloch Brown, Chamber of Shipping of the United Kingdom

FN-behandling av krisen ville det etter Edens mening kunne legitimere en væpnet aksjon.¹³⁴

Det finnes ikke grunnlag for å hevde at Rederiforbundet allerede i midten av september aktivt støttet britenes plan slik Henriksen Waage forklarer den. Ikke engang det britiske rederiforbundet var klar over regjeringens planer på det tidspunktet. Derimot er det klart at de norske rederne aktivt støttet den versjonen av SCUA som Eden hadde talt om i Underhuset 12. september, noe som var det stikk motsatte av hva Dulles originalidè var.¹³⁵ Lange var i likhet med Rederiforbundet positiv til at Norge skulle bli med i den planlagte brukerorganisasjonen. Utenriksministeren støttet likevel Dulles` versjon og hadde markert avstand til britenes versjon ved å gjøre det klart at bruk av militærmakt måtte unngås.

Men det er påfallende hvor viktig det etter møtet i London 13. september ble for Rederiforbundet å få Norge med i SCUA, og hvor nært man arbeidet med sine britiske kollegaer om dette spørsmålet. I frykt for at regjeringspartiet Arbeiderpartiet skulle bli inspirert av sine kollegaer i Labour hadde Høegh Userud-Svendsen og Lunds støtte da han ringte minister Skaug for å gjøre det klart at spørsmålet om norsk medlemskap i brukerorganisasjonen ”må fra norsk side være et rent praktisk spørsmål, hvor indrepolitisk hensyn ikke må spille inn.”¹³⁶ I brev til Utenriksdepartementet brukte også Rederiforbundet energi på å bagatellisere uenighetene Edens SCUA-tale hadde skapt i Underhuset.¹³⁷

Rederiforbundet og Utenriksdepartementet med utenriksminister Lange i spissen var altså egentlig på hver sin side. Likevel var Rederiforbundet opptatt av å rose Langes innsats. Dette var ikke bare høflighetsfraser i møte med utenriksledelsen, men ble også gjentatt flere ganger i interne møter. Men hvorfor protesterte da Rederiforbundet ikke mot Lange og Utenriksdepartementets helt klare pro-amerikanske holdning?

Rederiforbundet må trolig ha sett for seg at veien fram mot en akseptabel løsning gikk gjennom det SCUA de hadde kjennskap til, nemlig Edens versjon. Til tross for at Lange støttet en annen versjon, var han hvertfall positiv til en brukerorganisasjon. Og hvordan brukerorganisasjonen skulle bli skulle bestemmes på en ny Londonkonferanse. Dermed var Langes støtte viktig, selv om han og Rederiforbundet egentlig sto mot hverandre i synet på organisasjonens mandat. For hva var

134 Henriksen Waage 1996: 275

¹³⁵ Henriksen Waage 1996: 275-276

¹³⁶ N.R. Leif Høeghs orientering på Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september 1956

¹³⁷ N.R. Hemmeligstemplett mappe: ”Sekretær Vikøren. 2. regjeringsskonferanse om Suez”: Fortrolig brev til Utenriksdepartementet fra direktør Lund. «Suezkanalen. Møte i Chamber of Shipping 13. september 1956.» Datert 14. september 1956.

alternativet? Det skandinaviske samholdet var dødt. Norges Rederiforbund var den absolutt mest pro-britiske av sine skandinaviske kollegaer.¹³⁸

Men Rederiforbundets bekymringer for Utenriksdepartementets holdning til SCUA viste seg å være overdrevet. I Utenriksdepartementet hadde nemlig igjen Bredo Stabell flertallet mot seg. Stabell hadde vært med den norske delegasjonen til den første Londonkonferansen og var ikke blitt mer optimistisk med tanke på en fredelig løsning. Han var også nå sterkt kritisk til britenes folkerettslige argumentasjon. Stabell mente egypterne hadde rett til selv å drive losarbeid og ta imot kanalavgift for en kanal som gikk gjennom landet. En avtale om opprettelse av "user nations" vil, så lenge Egypt vegrer seg ved å godta den, ikke kunne medføre noen som helst forandring av den ovenfor skisserte rettslige situasjon."¹³⁹ Stabell var skeptisk til en brukerorganisasjon med det dårlig skjulte formål å framprovosere "a legal show down". Hvis for eksempel en konvoi ble nektet passasje gjennom kanalen fordi den hadde betalt kanalavgift og hyret los fra brukerorganisasjonen og ikke egypterne, ville de ha krenket Konstantinopelkonvensjonens lover om fri ferdsel. Dermed måtte saken tas til FN. Storbritannia og Frankrike hadde ikke utelukket våpenmakt i en slik situasjon.¹⁴⁰

2.7 Lossituasjonen

De utenlandske losene som jobbet i Suezkanalen, inkludert 11 norske, fortsatte i sine stillinger i den første tiden etter nasjonaliseringen.¹⁴¹ Utenriksdepartementet ble holdt løpende orientert om situasjonen via en av de norske losene, kaptein Einar Meyer, som ferierte i Norge. Ifølge den norske losen var det ingen tvil om at trafikken gjennom kanalen ville bryte sammen innen kort tid hvis egypterne gjorde alvor av sitt påståtte mål om å erstatte alle utenlandske loser med egyptere innen to år. Meyer stemplet dette som ugjennomførbart og fryktet derfor at han og hans kollegaer som en konsekvens av dette ville bli tvunget til å fortsette sitt arbeid.¹⁴²

Rederiforbundet brukte enhver anledning til å uttrykke sin misnøye med tingenes tilstand i kanalen, og lossituasjonen var en viktig del av svartmalingen. Brev fra skip som hadde hatt uheldige

¹³⁸ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

¹³⁹ N.R. Hemmeligstemplet mappe: "Sekretær Vikøren. 2. regjeringskonferanse om Suez.": Fortrolig notat signert Bredo Stabell, UDs rettsavdeling. Datert 15. september 1956. «Suez-kanalen. Den britiske A.M. Av 14. september 1956.»

¹⁴⁰ N.R. Ibid

¹⁴¹ N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra Utenriksdepartementet til Rederiforbundet. «Norske loser i Suezkanalen» Datert 10. august 1956. J.nr.20521/5

¹⁴² Norges Handels og Sjøfartstidende 4. august 1956. «Lostjenesten ved SUEZ-kanalen – Senior pilot Meyer forteller etter 19 års virke i Kanal-kompaniet. Henriksen Waage 1996: 256

situasjoner i kanalen ble tatt opp på møter med Utenriksdepartementet, mens innberetningene som fortalte om en problemfri tur gjennom ørkenen ble liggende igjen i Rederiforbundets lokaler. Dermed gjenga Rederiforbundet norske skips erfaringer på denne måte: ”Sjølosen som jeg hadde inn denne gang var en egypter og han var håbløs. Han kunne ikke håndtere en båt og skal egypterne fortsette med slike karer, så skal vi få se mye rart i kanalen.”¹⁴³ Redernes beskrivelse av losforholdene var ikke representativt for de faktiske forhold. Selv Christian Reusch hadde som tidligere nevnt måttet innrømme at trafikken gjennom kanalen gikk nærmest som før.¹⁴⁴

Henriksen Waage skriver at Storbritannia og Frankrike etter nasjonaliseringen hadde håpet at kaos i kanalen som følge av nasjonaliseringen ville bane vei for en internasjonal ordning for Suezkanalen. Dette hadde som kjent slått feil. Egypterne og losene til det gamle kanalkompaniet hadde også etter nasjonaliseringen utført sin jobb på en tilfredsstillende måte. Derfor trosset britene og franskmennene amerikanske protester og oppsøkte det gamle kanalkompaniet i Paris. Etter press fra Storbritannia og Frankrike bestemte det gamle kanalkompaniet at deres loser skulle avslutte sitt virke i kanalen fra 14. september 1956. Man regnet med at med alle utenlandske loser ut av kanalen ville det komplette kaos være nært forestående.¹⁴⁵

Derfor ble Leif Høegh rasende da han i et møte med Utenriksdepartementet 12. september fikk høre at egypterne var i ferd med å få norsk hjelp til å drive kanalen. Sjefen for det avsatte kanalkompaniet, George Picot, hadde gjort utenriksminister Lange oppmerksom på at åtte nordmenn hadde søkt på stilling som los hos det nye nasjonaliserte kanalkompaniet. Nyheten gjorde Leif Høegh oppskaket og Rederiforbundet ba senere på dagen Picot om en liste med søkerens navn. I Rederiforbundet var man i tvil om hva man skulle håndtere denne saken. Rent juridisk var det lite å gjøre, de åtte losene hadde ikke brutt noe norsk lovverk. Mye av Rederiforbundets argumentasjon mot nasjonaliseringen var at egypterne ikke ville klare å drive kanalen selv. Ikke minst gjalt dette losene. Norske og andre vestlige redere hadde regnet med at driften nærmest ville kollapse når det gamle kanalselskapets loser trakk seg ut og at dette ville vise for en hel verden at kun en internasjonal administrasjon kunne drive Suezkanalen. At norske loser søkte seg jobb i den nasjonaliserte Suezkanalen var en trussel mot britene og franskmennenes planer. Rederiforbundet hadde regnet med at enkelte loser ville søke om jobb hos egypterne, men at nordmenn sto på søkerlista var mer enn man kunne godta. Rederiforbundets ledelse ble enige om å gå via Skipperforeningen. I et brev til kaptein Henry Bjønnes i Norges Skipsførerforbund gjorde

143 N.R. Egypt – Suez canal 2: Brev fra rederiet O. & H. Holta A/S til Rederiforbundet. «Suezkanalen». Datert Skien 1. september 1956

144 N.R. Egypt – Suez canal 1: Fortrolig innberetning fra den norske legasjonen i Kairo. «Suez-kanalen». Datert 3. august 1956. J.nr. 020094

¹⁴⁵ Henriksen Waage 1996: 295-304

Rederiforbundets direktør Bernt Lund det klart hvor saken sto og ”selv om dette naturligvis ikke er ukjent for Dem, har jeg gjerne villet gjøre stillingen klar”.¹⁴⁶ Leif Høegh kalte lossøknadene for streikebryteri og var svært engstelig for hvilken skade dette ville påføre Norge som sjøfartsnasjon

Rederiforbundets forsøk på å forhindre at norske loser søkte seg til det nasjonaliserte kanalkompaniet viste seg, i likhet med resten av vestmaktenes losplan, å være mislykket. Pr. 20 september var fire norske losere i arbeid i Suezkanalen. Andre nyansatte losere kom fra Sovjet, Jugoslavia, Tyskland, Italia og Sverige.¹⁴⁷

2.8 Norske redere involvert i britiske krigsplaner?

Det var etter press fra Storbritannia og Frankrike at kanalkompaniet beordret alle sine ikke-egyptiske losere til å forlate sine stillinger fra 15. september. Lossituasjonen skulle ifølge Henriksen Waage være grunnlaget for hemmelige britiske krigsplaner. Storbritannia forventet at lossituasjonen ville resultere i kaotiske tilstander og hadde utarbeidet planer for hvordan dette skulle utnyttes. Planen besto av to operasjoner: ”Operation Pile-Up” skulle bli etterfulgt av ”Operation Convoy”. Operation Pile-Up gikk ut på å samle så mange skip som mulig ved begge endene av Suezkanalen rundt 15. september. Britene regnet med at de fåtallige og uerfarne egyptiske losene ikke ville klare å lose det store antall skip gjennom kanalen. Ethvert egyptisk forslag til kompromiss eller alternative løsninger skulle avvises og ryktet skulle spres om kaotiske og uholdbare forhold i kanalen. Når ”Operation Pile-Up” hadde skapt kaotiske tilstander skulle neste plan settes inn. ”Operation Convoy” gikk ut på å utstyre alle skipene som lå og ventet på passering med en los fra brukerorganisasjonen (som enda ikke var stiftet), SCUA. I praksis var det snakk om de samme losene som før hadde jobbet for det gamle kanalkompaniet. Skipene skulle seile i konvoi ledet av britiske og franske krigsskip mens ytterligere krigsskip skulle stasjoneres i hver ende av kanalen.¹⁴⁸ For at en slik plan skulle lykkes var britene avhengige av hjelp fra sine allierte. Jo flere ikke-britiske skip som var med i konvoiene, jo bedre.

Hvordan ville Rederiforbundet kunne stille seg til å delta i slike planer?

Britenes analyse av lossituasjonen var nærmest identisk med Rederiforbundets syn på saken. I møter med Utenriksdepartementet var lossituasjonen og den usikkerheten dette skapte for

146 N.R. Egypt – Suez canal 2: Fortrolig brev fra Rederiforbundet/v Bernt Lund til Kaptein Henry Bjønnes, Norges Skipsførerforbund. «Suezkanalen» Datert 12. september 1956

147 Norges Handels og Sjøfartstidende 20. september 1956

148 Henriksen Waage 1996: 298-304

skipsfarten et av hovedargumentene til de norske rederne. At det bildet Rederiforbundet skisserte viste seg å være overdrevent negativt i forhold til den reelle situasjonen i kanalen viser bare redernes sterke skepsis til en egyptiskdrevet kanal. Også Rederiforbundets sterke reaksjon på at norske losere hadde søkt seg til det egyptiske kanalkompaniet støtter opp om bildet som britene hadde som grunn for sine planer; at egypterne ikke måtte lykkes i å drive Suezkanalen på en tilfredsstillende måte. Og at det ønskelige ville være at egypterne selv skulle få vise verden at kanalen kun kunne drives av et internasjonalt selskap. Som tidligere nevnt hadde Rederiforbundet noen dager før møtet gitt amerikanerne skylden for den første Londonkonferansens manglende resultat samt gjort en betydelig innsats mot regjeringen for at Norge skulle bli med i det fremtidige SCUA, altså Edens aggressive versjon av den. Rederiforbundet delte britenes hovedmotive for "Operation Convoy" og "Operation Pile-Up". Men kunne norske redere være villig til å inngå i en væpnet konfrontasjon for å nå sine mål?

Ifølge Henriksen Waage ble det britiske rederiforbundet gjort kjent med innholdet i planene på et møte med Foreign Office 11. september. På møtet ble det bestemt at de britiske rederne skulle ta kontakt med sine utenlandske shippingkollegaer. Norske, svenske, danske, nederlandske og franske rederforbindelser skulle kontaktes og informeres om britenes planer for å fremprovosere en aksjon. På et nytt møte den 13. september informerte det britiske rederiforbundet at dette hadde blitt gjort samme dag og at "The Norwegians, Dutch and French had been co-operative."¹⁴⁹ 13. september var også datoen for hastemøtet i International Chamber of shipping. Beskjeden om dette møtet hadde kommet til Rederiforbundet 11. september, samme dag som de britiske rederne fikk beskjed om å kontakte utvalgte rederkollegaer. I telegrammet fra London kom det også et ønske om en telefonsamtale med direktør Lund samme kveld eller tidlig neste morgen.¹⁵⁰

Det bemerkelsesverdige er ikke at The International Chamber of shipping innkalte til et hastemøte, det hadde skjedd med ujevne mellomrom før. Men at tema for møtet ble holdt hemmelig for de inviterte var mer spesielt. Leif Høegh antok at det ville dreie seg om lossituasjonen.¹⁵¹ Men var lossituasjonen av en slik art at hele dagsorden for møtet måtte holdes hemmelig? Neppe. Det var pr. 11. september ingen stor hemmelighet i rederkretser at kanalkompaniet skulle be sine ansatte trekke seg ut i nær fremtid. Helt siden nasjonaliseringen hadde losene fått beskjed om at de foreløpig skulle bli i sine stillinger. Et informasjonsmøte om noe som strengt tatt ikke var hemmelig rettferdiggjorde neppe hastverket og hemmelighetskremmeriet fra skipsfartsorganisasjonens side.

¹⁴⁹ Henriksen Waage 1996:300

¹⁵⁰ N.R. Egypt – Suez canal 2: Telegram fra H. E. Gorick til Bernt Lund. Datert 11. september 1956 kl 18.48. Gorick hadde verv både i International Chamber of Shipping (Secretary General) og General Council of british shipping (Joint secretary)

¹⁵¹ N.R. Leif Høeghs redegjørelse for Rederiforbundets Generalmøte 13. september 1956

Lund nevnte, ikke overraskende, ingenting om de britiske planene i sitt brev til UD der han redegjorde for hva som hendte på Londonmøtet. Lunds egne håndskrevne notater fra møtet, delvis skrevet i stikkordsform, gir ingen klare bevis for at "Operation Pile-Up" og "Operation Convoy" ble diskutert, men enkelte stikkord gjør at man heller ikke kan utelukke det. Lund har blant annet notert "Some sort of organisation in each end of the canal" Han refererer også til lederen av det britiske rederiforbundet: "Colin Anderson: The advantage is that Nasser refuse."¹⁵²

Bernt Lund fikk aldri vite hvordan det gikk med "Operation Pile-Up" og "Operation Convoy" Rederiforbundets direktør hadde akkurat kommet hjem fra sin fjerde Londontur siden nasjonaliseringen da han falt død om på tennisbanen 15. september.¹⁵³ Leif Høegh skrev selv: "at det var høyt arbeidspress som felte Bernt Lund, er sikkert."¹⁵⁴

Planene om "Operation Pile-Up" og "Operation Convoy" ble aldri noe av. Til det klarte de egyptiske losene oppgavene sine for godt. Da de 140 utenlandske losene trakk seg ut sto det igjen ca 100 egyptiske og nyansatte utenlandske.¹⁵⁵ Losene jobbet ekstra lange vakter og klarte å holde trafikken gjennom kanalen gående som normalt. Den britiske samferdselsministeren Watkinson måtte innrømme at de aldri hadde trodd de egyptiske losene skulle klare seg så bra. Rederiforbundet ga politikerne skylden. Det faktum at Nasser hadde klart å drive kanaltrafikken som normalt var «et typisk resultat av manglende samarbeid mellom oljeselskaper og shipping på den ene siden og politikerne på den annen», mente president Lars Usterud-Svendsen.¹⁵⁶ Hovedgrunnen til at trafikken gjennom kanalen hadde gått såpass problemfritt som det hadde var utvilsomt fordi de største og vanskeligste skipene, store passasjerskip og tankskip, hadde blitt dirigert bort fra Suezkanalen og rundt Afrikas kyst. På et internt møte i Rederiforbundet uttalte president Usterud-Svendsen at «Hadde hele den normale trafikken gått gjennom kanalen, hadde det forlenget oppstått kaos og man hadde fått en "case" som særlig England og Frankrike ønsket som grunnlag for opprettelsen av brukerorganisasjonen."¹⁵⁷

Den siste utviklingen viste at Rederiforbundet nærmest ubetingede støtte til britene sto i kontrast til Utenriksdepartementets støtte til amerikanernes mer fredelige taktikk. Hos rederne var misnøyen

¹⁵² N.R. Egypt – Suez canal 3: Direktør Bernt Lunds håndskrevne notater, trolig fra møtet 13. september 1956
N.R. Egypt – Suez canal 3.: Notat datert 13. sept. "Direktør Lund ringte litt før kl 1400..."

¹⁵³ Henriksen Waage 1996:279

¹⁵⁴ Høegh 1970:82

¹⁵⁵ Norges Handels og Sjøfartstidende 15. september 1956

¹⁵⁶ N.R. President Lars Usterud-Svendsens redegjørelse på Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956.

¹⁵⁷ N.R. Referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september

med amerikanerne økende og september måned ble tiden for et gradvis skifte av taktikk fra Rederiforbundets side. I forkant av den første Londonkonferansen hadde rederne trodd at konferansen kunne skape en Suez-ordning etter redernes ønsker. Der Utenriksdepartementet hadde sett på Dulles' rolle som en vitamininnsprøytning for en diplomatisk, fredelig løsning, hadde rederne mer sett på amerikanerne som et ødeleggende element i kampen for en fri Suezkanal. Denne tendensen skulle fortsette den neste måneden. Motsetningene mellom USA på den ene siden og Storbritannia og Frankrike på den andre skulle tilspisse seg i andre halvdel av september og oktober måned. Rederiforbundet skulle fortsette å innad drive bort fra Utenriksdepartementet, men utad likevel opptre samlet ved den andre Londonkonferansen og dannelsen av SCUA.

2.9 Avslutning

Nassers nasjonalisering av Suezkanalen skapte sterke reaksjoner blant de vestlige brukernasjonene. Den skarpeste retorikken kom fra Frankrike og kanalens største bruker Storbritannia. Rederiforbundet stilte seg frivillig bak en resolusjon fra International Chamber of Shipping som fordømte nasjonaliseringen. Selv om de fleste vest-europeiske rederiforbundene underskrev resolusjonen, sto ikke rederiforbundene så samlet som resolusjonen kunne gi inntrykk av. Flere rederiforbund ble utsatt for press fra International Chamber of Shipping for å undertegne. Reaksjonene etter nasjonaliseringen avdekket også at de skandinaviske rederiforbundene ikke hadde en felles holdning. Det danske rederiforbundet var skeptisk til den konfronterende linjen International Chamber of Shipping hadde lagt seg på, uten at de fikk forståelse for dette hos Rederiforbundet. Rederiforbundet støttet International Chamber of Shippings pro-britiske linje og ga uttrykk for at kun en internasjonal administrasjon kunne drive Suezkanalen. Rederiforbundet markerte tidlig at de sto bak International Chamber of Shippings pro-britiske linje. Rederiforbundet viste til at store deler av den norske flåten var bortfraktet til britiske selskaper. For Rederiforbundet var altså forholdet til sine kunder det viktigste.

I tiden frem mot den første Londonkonferansen ble Rederiforbundet tvunget til å gå tilbake på flere uttalelser de hadde kommet med like i etterkant av nasjonaliseringen. Spesielt Utenriksdepartementets Bredo Stabells folkerettslige analyse viste klart at noen av International Chamber of Shipping og Rederiforbundets uttalelser ikke var juridisk holdbare. Holdningsendringen kom til uttrykk ved at Rederiforbundet ikke til motmæle, men i stede sluttet å bruke argumentet. Rederiforbundet sluttet imidlertid ikke å argumentere for at Norge ikke måtte skille lag med Storbritannia og USA i Suez-saken. Denne gjentatte formaningen kom gradvis i et merkelig lys ettersom det ble klarere og klarere at Storbritannia og USA hadde vidt forskjellige

meninger om hvordan Suezsaken måtte løses. Dette kom til syne allerede før den første Londonkonferansen, og i de påfølgende diskusjonene om den planlagte brukerorganisasjonen SCUA var forskjellen på de to holdningene i realiteten krig og fred. I Rederiforbundets interne møter og skriv var det klart at det var den britiske linjen Rederiforbundet støttet.

Både UD og Rederiforbundet var etter Londonkonferansen fornøyd med resultatet. Men mens UD roste utenriksminister Dulles` rolle, ga Rederiforbundet britene æren for det de var fornøyd med. Da konferansen etter Menziesdelegasjonens mislykkede forhandlinger med Nasser viste seg å være resultatløs, markerte dette at Rederiforbundet avbrøt sin holdningsendring mot UD. I stede beveget Rederiforbundet seg mot britene og ga samtidig Dulles hele skylden for at Menziesdelegasjonen hadde mislyktes. Dette kom til uttrykk i interne møter i Rederiforbundet. I forhold til Utenriksdepartementet fortsatte Rederiforbundet taktikken med å nevne Storbritannia og USA som om det var en enhet.

Dulles forslag om en ny brukerorganisasjon og Edens versjon av den samme planen viste for alvor splittelsen mellom de vestlige brukerlandene. Spørsmålet om SCUA radikaliserer Rederiforbundets holdning i britisk retning og fikk samtidig UD nærmere den amerikanske linjen. Til tross for at Rederiforbundet i realiteten sto steilt mot utenriksminister Langes syn skrøt Rederiforbundets representanter likevel gjentatte ganger av Langes innsats. Dette viser hvor alene Rederiforbundet sto. Utenriksminister Lange var nemlig også tilhenger av norsk SCUA-medlemskap, men ikke den aggressive utgaven Eden hadde presentert. Rederiforbundet vurderte da situasjonen som at det viktigste var at Norge ble SCUA-medlem, så fikk slaget i neste omgang stå om hvilken funksjon brukerorganisasjonen skulle få.

3 Et pro-britisk Rederiforbund

3.0 Innledning

Menziesdelegasjonens resultatløse forhandlinger med Nasser hadde avbrutt Rederiforbundets holdningsmessige tilnærming til Utenriksdepartementets standpunkt. Spørsmålet om Norges forhold til det som skulle bli brukerorganisasjonen SCUA gjorde det helt klart at Rederiforbundet og Utenriksdepartementet støttet hver sin linje. I forkant og under den andre Londonkonferansen samarbeidet utenriksminister Lange tett med Dulles. De to var enige om SCUAs funksjoner og oppgaver. Rederiforbundet støttet derimot statsminister Edens mer aggressive utgave av SCUA og ga samtidig Dulles skylden for Menziesdelegasjonens mislykkede forhandlinger med Nasser.

På konferansen ble britenes versjon av SCUA kontant avvist. Deltagerlandene ble enige om opprettelsen av en brukerorganisasjon som lignet den versjonen Dulles og Lange hadde jobbet for. Selv mente Rederiforbundet at brukerorganisasjonen manglet de klør den burde ha hatt. Likevel hevdet Rederiforbundet at de var fornøyd med resultatet og ønsket at Norge skulle bli med i brukerorganisasjonen. Hvordan kunne Rederiforbundets representanter hevde de var fornøyd og anbefale norsk medlemskap i en organisasjon de egentlig mente var vingeklippet? Og hvorfor var Rederiforbundets representanter fornøyd med Langes innsats på konferansen?

Til tross for at SCUA ble en brukerorganisasjon uten mandat til å bruke maktmidler mot Egypt ble Storbritannia med i organisasjonen. Henriksen Waage skriver at britenes motiv for medlemskap var at en mislykket brukerorganisasjon, og en påfølgende mislykket FN-behandling kunne legitimere en væpnet aksjon mot Egypt slik britene hele tiden hadde ønsket. Også Rederiforbundet hevdet de var fornøyd med den brukerorganisasjonen som ble vedtatt på konferansen. Hva var Rederiforbundets mål med SCUA?

Da Suezsaken i oktober ble brakt inn til FN-behandling mistet Rederiforbundet mye av den innflytelsen de hadde hatt i Utenriksdepartementet. Den reduserte kontakten med UD sammenfalt med en klarere pro-britisk holdning utad. Hva kan dette skyldes og hvordan kom det til uttrykk?

3.1 Den andre Londonkonferansen – diskusjoner om opprettelse av en brukerorganisasjon

Den andre Londonkonferansen ble holdt i tidsrommet 19. til 21. september 1956. Norges delegasjon

var ledet av utenriksminister Lange. Leif Høegh og president Usterud-Svendsen representerte Rederiforbundet. Konferansens hovedmål var å behandle et forslag om opprettelsen av brukerorganisasjonen som senere skulle få navnet SCUA. I tillegg skulle deltagerne behandle Menzies-delegasjonens rapport fra sine møter med Nasser i Kairo. Til slutt skulle Nassers nye memorandum behandles. Dette var Nassers motforslag etter at Menzies-delegasjonen hadde reist fra Kairo uten resultat. Nasser hadde da foreslått at det ble innkalt til en ny konferanse som skulle være langt mer omfattende enn Londonkonferansen. Konferansen skulle opprette et forhandlingsutvalg som skulle diskutere de ulike syn angående Suezkonflikten. Nassers initiativ ble derimot møtt med en kald skulder fra Londonkonferansen. Ifølge Høegh mente konferansens deltagerland at noten Nasser hadde sendt ikke en gang var verdt å diskutere fordi det var for ”upresist til å gi noe brukbart disposisjonsgrunnlag.” Rederiforbundets representanter latterliggjorde Nasser invitasjon til 56 land og kalte den ”the non-users organisation”, til tross for at både Norge og Storbritannia hadde blitt invitert.¹⁵⁸

Den offisielle norske holdningen til SCUA var at brukerorganisasjonen måtte være et praktisk apparat for behandling av de problemer som man måtte regne med ville oppstå, inntil Suezkonflikten fant sin endelige løsning. Organisasjonens mandat burde få sin utforming i lys av dette. Bak denne vage holdningen var det plass til både Utenriksdepartementet og Rederiforbundets syn, selv om de som kjent sto for vidt forskjellige syn på brukerorganisasjonens mandat. Men selv om den norske holdningen var vag nok til at begge syn kunne dekkles, ser det ut som at Utenriksdepartementet kan ha degradert Rederiforbundets offisielle innflytelse. I sin redegjørelse for Rederiforbundets hovedstyre ga president Usterud-Svendsen det inntrykk at han og Leif Høegh var deltagere i den norske delegasjonen. I Utenriksdepartementets rapporter fra konferansen var derimot Rederiforbundets representanter oppført som rådgivere. Dette var en degradering fra den første Londonkonferansen da Leif Høegh var fullverdig medlem av delegasjonen mens Bernt Lund hadde offisiell status som Høeghs rådgiver.¹⁵⁹

Rederiforbundet og Utenriksdepartementet hadde som kjent helt ulik tilnærming til selve ideen bak SCUA. Den brukerorganisasjonen Utenriksdepartementet ønsket seg var Dulles` idè. Det var også den amerikanske utenriksministeren som tok initiativ til den andre Londonkonferansen. Henriksen Waage skriver at Dulles og utenriksminister Lange hadde møter i forkant av konferansen for å diskutere brukerorganisasjonens rolle. De var enig i at SCUA kun skulle løse de praktiske

¹⁵⁸ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

¹⁵⁹ N.R. Egypt – Suez canal 3:Utkast til rapport fra den norske delegasjonen til den annen Suezkanalkonferanse i London 19.-21. september 1956. Tilsendt fra Utenriksdepartementet
Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

problemene i tiden frem til man fikk en endelig ordning i kanalen. Lange så for seg at ved problemer skulle SCUA henvende seg til Nasser og tilby sin hjelp for å holde kanalen åpen. Lange mente også at SCUA burde få transport og forsyningsoppgaver i kanalen.¹⁶⁰

For Rederiforbundet var SCUA Edens plan. Rederiforbundets representanter var slettes ikke blant dem som var engstelig etter Edens tale slik Utenriksdepartementet hadde skrevet i en rapport. Forventningene til brukerorganisasjonen var farget av Edens beskrivelse av den under sin tale i Underhuset. For Rederiforbundet var Edens SCUA en brukerorganisasjon med tenner som skulle kreve inn kanalavgift og ha egne loser. Dette var stikk i strid med USA og Langes ønske. For Dulles var det aldri meningen at SCUA skulle ha noen makt. Det ville kunne bety bruk av militær makt og det hadde aldri vært meningen. Nettopp derfor fikk det SCUA som Dulles skisserte og som Lange helhjertet støttet, en kjølig mottakelse av Rederiforbundets representanter på konferansen. Usterud-Svendsen og Høegh mente at den Lange-støttede versjonen, som altså gikk ut på at SCUA først og fremst skulle løse de praktiske problemene ved selve gjennomseilingen i kanalen, ikke var en løsning på det egentlige Suezproblemet.¹⁶¹

Lange stilte seg altså positiv til opprettelsen av SCUA og var ikke bare enig med Dulles; på konferansen gikk han enda lenger enn sin amerikanske kollega. Lange mente at SCUA også burde sørge for loser og teknisk personell. Lange og Dulles` sin versjon av SCUA var en brukerorganisasjon uten makt. Likevel møtte Lange kritikk fra medlemmer av sin egen regjering. Henriksen Waage skriver at justisminister Haugland mente at Lange ”litt for blindt fylgde England-Frankrike i denne saka.”¹⁶²

Sett i lys av forholdet mellom Rederiforbundet og Utenriksdepartementets to ulike holdninger må justisminister Hauglands vurderinger sies å være en skivebom. Lange og Utenriksdepartementet var urolig over den planen Eden hadde lansert på møtet i Underhuset 12. september. I et utkast til en rapport fra den norske delegasjonen gikk det klart fram at Dulles` tale på konferansen hadde fjernet mye av den engstelsen de norske delegasjonsmedlemmene hadde fått etter å ha hørt Edens tale den 12. september. Dette befester også inntrykket av at Rederiforbundets representanter umulig kan ha vært fullverdige deltagere i den norske delegasjonen. Der Lange og Utenriksdepartementet helhjertet støttet Dulles versjon av SCUA, ga Rederiforbundets representanter Dulles skylden for alt de mente hadde gått galt. Leif Høegh hadde som kjent gitt Dulles skylden for både

¹⁶⁰ Hilde Henriksen Waage *Norge – Israels beste venn. Norsk Midtøsten-politikk 1949-56* 1996: 296-297

¹⁶¹ Henriksen Waage 1996:297-298

¹⁶² Ibid

Londonkonferansen vedtok at brukerorganisasjonen SCUA formelt skulle opprettes på en tredje konferanse i London 1.-5. oktober 1956. Organisasjonens statutter sa at SCUA skulle bestå av et Råd, et Styre (executive group) og en administrerende direktør. Rådet skulle bestå av representanter for samtlige medlemsland og skulle sammenkalles minst en gang i halvåret: rådet skulle selv fastsette sin forretningsorden. Dette ble løsningen fordi det viste seg å være umulig å komme til enighet om avstemmingsregler. Rådets arbeidsoppgaver ville bli å velge styret og en administrerende direktør, behandle styrets rapporter og gi direktiver til styret om hvilken politikk som skulle føres. ¹⁶⁴

Men hvordan ville den nye organisasjonen virke for norske redere til daglig?

Et viktig punkt var avgiftsbetalingen. Helt siden nasjonaliseringen hadde spørsmålet om avgiftsbetaling vært diskutert. Flertallet hadde fortsatt å betale til det gamle kanalkompaniets kontoer i Paris og London. USA hadde latt sine redere få betale til Nasser under protest. SCUAs statutter ga ingen full avklaring på dette spørsmålet. Men det sto klart at organisasjonen skulle ta imot de avgifter som brukerne av kanalen måtte betale til SCUA. Med andre ord sto rederne ganske fritt til å betale til hvem de ville. På konferansen hadde dette skapt dårlig stemning. Frankrike hadde satt hele sitt medlemskap i SCUA på vent i påvente av å finne en lovhjemmel som forbød franske redere å betale noe som helst til Nasser. President Usterud-Svendsen var ikke like drastisk i sine uttalelser, men gjorde det likevel klart at han mente redere hadde en moralsk forpliktelse til å betale til SCUA. Eller viktigere: de hadde en moralsk plikt til å ikke betale til Nasser. Men Usterud-Svendsen minnet også om at det var regjeringene i hvert enkelt land som var medlem av SCUA, ikke rederiene. Presidenten mente derimot at dette ikke var et problem i Norge. Den norske regjeringen trengte ikke opprette lover som påbød rederiene å følge SCUA. Det var helt klart at norske rederier burde følge de linjer man ble enige om innen SCUA. Norsk redere burde konsekvent betale avgiften til SCUA. ¹⁶⁵ Konferansen bar i det hele tatt preg av vagt utformede resultater. Og landet som hadde nasjonalisert kanalen var ikke representert på konferansen. Nasser hadde takket nei til invitasjonen, og sammenlignet konferansen med at han skulle ha invitert til konferanse for å bestemme hvordan havnen i London skulle styres.

Foruten avstemningsregler slet brukerlandene om å komme til enighet om alt fra finansiering, hvor

¹⁶³ N.R. Egypt – Suez canal 3:Utkast til rapport fra den norske delegasjonen til den annen Suezkanalkonferanse i London 19.-21. september 1956. Tilsendt fra Utenriksdepartementet

¹⁶⁴ Ibid

¹⁶⁵ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyre 28. september 1956

organisasjonens hovedsete skulle ligge, hvem som skulle bli direktør, ja endog hva organisasjonen skulle hete. Brukerorganisasjonens navn var "Cooperative Association of Suez Canal Users". Forkortelsen ville da bli "CASU", men dette skapte språklige problemer. Den nederlandske representanten mente forkortelsen var ubrukelig fordi faren for å bli vitset med som "CASUsbelli", "krigsårsak", var stor. Han foreslo heller forkortelsen "CASCU", men dette viste seg å bety upassende ting både på portugisk og fransk. Løsningen ble da "SCUA".

3.2 Rederiforbundets vurdering av Londonkonferansens resultat

For Rederiforbundet må det SCUA som ble vedtatt på Londonkonferansen ha vært en stor skuffelse. Edens versjon av SCUA, som Rederiforbundet hadde støttet før konferansen, var lagt død, og igjen sto en brukerorganisasjon blottet for makt, og med vagt formulerte arbeidsoppgaver. Hvordan kunne Rederiforbundets president Usterud-Svendsen i etterkant likevel betegne konferansen som vellykket? Årsaken ligger i hvordan konferansen hadde utviklet seg. Rederiforbundets målsetting om en britisk versjon av SCUA ble skrinlagt allerede første dag av konferansen. Det hadde vært store uenigheter blant deltagerlandene underveis. Motsetningene hadde vært så store at det på et tidspunkt ikke handlet om hvilke funksjoner brukerorganisasjonen skulle ha, men om det i det hele tatt var ønskelig med en. Sverige hadde blant annet vært skeptisk til hele tanken om en brukerorganisasjon. Rederiforbundets betegnelse av konferansen som vellykket må derfor sees i forhold til alternativet. Rederiforbundet mål gikk fra å støtte den britiske versjonen av SCUA til å støtte enhver form for en brukerorganisasjon, uansett hvilke funksjoner den skulle ha. De norske rederne mente at en mislykket konferanse ville være et så stort tap for brukerlandene at det nærmest for enhver pris måtte unngås. Usterud-Svendsen mente at alt som ikke var en seier for Nasser var en seier for brukerlandene. Presidenten uttalte at "det hadde vært en klar seier for Nasser om det hadde oppstått en uforenelig splid mellom deltagerlandene på konferansen." Derfor kalte Rederiforbundet det en seier at alle de 18 deltagerlandene trass alle uenighetene hadde klart å bli enige om opprette en brukerorganisasjon.¹⁶⁶

Men Rederiforbundets president la heller ikke skjult på at kompromissets ulempe var "en kanskje litt for vagt utformet organisasjon til at denne kan bli særlig handlekraftig."¹⁶⁷ Usterud-Svendsen hadde ingen problemer med å innrømme at organisasjonen hadde sine svakheter på grunn av sin forsiktige utforming, men det viktigste var at man hadde fått en organisasjon som kunne ta seg av

¹⁶⁶ Ibid

¹⁶⁷ Ibid

eventuelle problemer på kort sikt.¹⁶⁸ Leif Høegh framsto som mer kritisk enn Usterud-Svendsen. Dette var ikke noe nytt og vitner sannsynligvis ikke om noen meningsforskjell mellom de to. Leif Høeghs hadde en friere rolle og kunne trolig snakke mer direkte enn det Rederiforbundets president kunne tillate seg. Høegh sa rett ut at SCUA ”mistet igrunn de klør den var tiltenkt fra Amerika, og særlig fra England og Frankrikes side, men at dette var nødvendig for å ikke gi Nasser en seier”. Rederen mente at ”det var så viktig vis a vis Nasser, det var viktigere enn selve organisasjonens fremtid.” Det viktigste var at brukerlandene gjennom SCUA fremdeles sto sammen. ”Hadde vi vist svakhet, hadde det vært meget uheldig overfor en orientalsk diktator.”¹⁶⁹

Det er tydelig at Høegh ikke så på SCUA som noe annet enn en midlertidig ordning i påvente av en endelig løsning på Suezkonflikten. For Høegh var det viktigste å opprettholde det gode forholdet til britene og oljeselskapene. Dette var trolig ekstra viktig i lys av det skandinaviske samarbeidet som under den andre Londonkonferansen nok en gang hadde vist seg å være dødt i Suezsaken. Og med et dårlig skjult spark til sine skandinaviske kollegaer kunne Høegh konkludere med at ”jeg vil tro at når det gjelder vårt ansikt utad, som vi mener er det viktigste vi hadde å tenke på, er vi kommet relativt heldig fra det”. Rederen påpekte at:

”vi må huske at dette er en kortsiktig historie, således at det som kommer av ulykker ut av denne brukerorganisasjonen er relativt begrenset. Men norsk skipsfarts renommè vis a vis oljeselskapene og våre kollegaer i shippingverdenen for øvrig er av varig karakter, det hadde vi til stadighet foran oss. Og heldigvis hadde vi en utenriksminister som skjønnte dette og opptrådte overensstemmende, hvilket ikke kan vi ikke kan si om de to andre utenriksministre – dette blir innenfor disse 4 vegger.”¹⁷⁰

Igjen høstet utenriksminister Lange skryt av Høegh. Og dette til tross for at de to sto for vidt forskjellig syn på hvilke funksjoner en SCUA skulle ha. Høegh skryt av Lange kan tolkes på samme måte som Usterud-Svendsens betegnelse av Londonkonferansen som vellykket. For selv om Høegh og Lange hadde vidt forskjellig syn på hvilke funksjoner den skulle ha, var de enige i at det var behov for en brukerorganisasjon. Og da Londonkonferansen utviklet seg fra å bli et spørsmål om det i det hele tatt var bruk for en brukerorganisasjon, må Rederiforbundet ha verdsatt å ha Lange på sin side. På Londonkonferansen tok han en ledende rolle og var viktig i arbeidet med at det i det hele tatt ble en brukerorganisasjon. Rederiforbundet ville på mange måter melde seg ut av posisjonen de hadde i Utenriksdepartementet hvis de hadde flagget mer ensidig britisk støtte enn de

¹⁶⁸ Ibid

¹⁶⁹ Ibid

¹⁷⁰ Ibid

allerede gjorde. Rederiforbundet må ha innsett at Langes gjennomslagskraft var å foretrekke selv om man ikke var helt enig i kursen. Det viktigste var at det ble en brukerorganisasjon. For hva var egentlig alternativet? De var fullt klar over at Lange ikke var interessert i bruk av militærmakt og at han hadde USAs utenriksminister i ryggen i det spørsmålet.

Men skulle Norge melde seg inn i SCUA? Lange var sterk tilhenger av dette, Rederiforbundet var ikke lenger like enstemmig positive. Presidenten drøftet også spørsmålet selv; ville det være farlig å gå inn i en organisasjon ”hvor oppgavene er så vagt utformet, og hvor en rekke spørsmål – blant annet om visse former for internasjonal regulering – kan bli reist.” Usterud-Svendsen var selv av den oppfatning av at hvis situasjonen ble forverret var man hvertfall tjent med å ha ”et organ hvor det allerede fra starten av tas sikte på at problemene i stor utstrekning skal søkes løst på det praktiske og private plan og gjennom konsultasjoner hvor rederorganisasjonene og oljeselskapene vil komme til å spille en stor rolle.”¹⁷¹

3.3 Norsk direktør i SCUA?

Selv om både Utenriksdepartementet og Rederiforbundet gikk inn for norsk medlemskap i SCUA, var det klart at det var Lange som hadde mest grunn til å være fornøyd. I forhold til utgangspunktet og holdningen før Londonkonferansen er det helt klart at Utenriksdepartementet hadde oppnådd mest. Den brukerorganisasjonen som nå skulle startes lignet den modell Lange og Dulles hadde argumentert for på konferansen. Rederiforbundet hadde i forhold til sin holdning forut for konferansen gjort store innrømmelser. Omtrent det eneste som var igjen av Rederiforbundets opprinnelige holdning var at man faktisk snakket om en brukerorganisasjon. Men dette var nok til at Rederiforbundet ønsket at Norge skulle melde seg inn i SCUA. Så langt var rederne villige til å gå for at Nasser ikke skulle kunne innkassere småseire.

Før saken skulle opp i Stortinget den 3. oktober 1956 var det kun Utenriksdepartementets Bredo Stabell som uttrykte kritikk av brukerorganisasjonen. Stabell hadde vært medlem i delegasjonen til Londonkonferansen og var ytterst kritisk til hele fundamentet SCUA var bygget på. Stabell mente at selve fremgangsmåten i forbindelse med opprettelsen av brukerorganisasjonen var så irregulær at Stortinget ville bli satt i en vanskelig situasjon når det skulle avgjøres om Norge skulle tiltre SCUA. Brukerorganisasjonen ble konstituert på bakgrunn av deklarasjon som Stabel mente var ”ytterst vagt

¹⁷¹ Ibid

og upresist formulert.”¹⁷² Han mente også at brukerorganisasjonens statutter var så mangelfulle at norsk medlemskap ikke kunne vurderes før disse var utbedret.¹⁷³

Stabell mente at det kunne bli reist strafferettslige betenkeligheter på grunnlag av Grunnlovens §26 mot å gi regjeringen samtykke til å tiltre en internasjonal organisasjon hvis kompetanse og formålsramme var så vagt definert.¹⁷⁴

Da saken ble behandlet uttalte utenriksminister Lange blant annet at

”regjeringen vil se det som et verdifullt skritt i retning av en fredelig løsning, om det lykkes å bli enige om et grunnlag for forhandlingene mellom Egypt og de land som direkte er interessert i kanaltrafikken. Fra vårt synspunkt som den nest største bruker av kanalen må vi være interessert i en oppslutning om 18-maktsforslaget som forhandlingsgrunnlag overfor den egyptiske regjering, blir størst mulig.”¹⁷⁵

For Lange var det viktig å understreke at brukerorganisasjonen kun skulle være av ren teknisk og midlertidig art inntil man forhåpentligvis ved hjelp av diplomatiske virkemidler hadde lyktes å få til en mer endelig løsning.¹⁷⁶ Utenriksminister Lange anbefalte norsk deltagelse i SCUA og Stortinget vedtok, mot kommunistenes stemmer, å tiltre brukerorganisasjonen.

Ifølge Henriksen Waage var det utenriksminister Lange som selv kom opp med tanken om at Norge kunne tenke seg en nordmann i rollen som direktør for den nye organisasjonen. Leif Høegh ble spurt, men takket nei. Høegh var en svært travel mann som ved siden av sin betydelig innsats i Rederiforbundet drev et meget vellykket rederi.¹⁷⁷ Rederiforbundets president ble også foreslått fra London, Arbeiderbladet meldte sågar at presidenten omtrent var innsatt i stillingen. Til tross for at Leif Høegh prøvde å overtale sin rederkollega, var ikke Usterud-Svendsen interessert og orienterte Centralstyret om sitt svar den 28. september. Han begrunnet sitt nei med personlige årsaker.¹⁷⁸

Men hvorfor skulle Rederiforbundet ha interesse av en nordmann i direktørstolen? Rederiforbundets positive holdning til norsk SCUA-medlemskap stoppet ved medlemskapet. Det viktigste hadde vært å ikke gi Nasser en seier. Selve brukerorganisasjonen, i den vingeklippede versjonen man etter

¹⁷² N.R. Fra Vikørens mappe ”2. regjeringskonferanse Suez”:Fortrolig notat signert Bredo Stabell, Utenriksdepartementets rettsavdeling. Datert 9. oktober 1956. J.nr026228IUD

¹⁷³ Ibid

¹⁷⁴ Ibid

¹⁷⁵ N.R. 4 Egypt – Suez canal 4: Utenriksminister Langes redegjørelse for Stortinget om Suez 3. oktober 1956

¹⁷⁶ Ibid

¹⁷⁷ N.R. Referat Rederiforbundets Centralstyremøte 28. september 1956

¹⁷⁸ Ibid

Londonkonferansen så, hadde ikke Rederiforbundet noen videre tro på. Heller ikke i Rederiforbundets Centralstyre eller Hovedstyre var stemningen god for en norsk SCUA-direktør. I Centralstyret vendte majoriteten av medlemmene tommelen ned og mente det kunne være like bra eller bedre med en annen nasjonalitet i lederstolen. Centralstyret mente at Norge ikke burde ro seg for langt ut i en organisasjon de mente kunne by på store ubehageligheter. I Hovedstyret var det mer delte meninger. Uenighetene gikk mer på hva man trodde SCUA ville bli; en handlingslammet døgntflue eller en brukerorganisasjon som på sikt ville vokse seg sterk og viktig.

Enkelte, som skipsreder Sigval Bergesen, mente det var viktig for Norge som en tonnasjemessig stormakt i denne saken å ha en lederstilling i det han så på som en internasjonal organisasjon. Andre mente det ville bli for vanskelig og ubehagelig for en nordmann å bekle toppstillingen i en organisasjon som man mente var litt for flytende og lite fast bygget opp. Skulle noe ubehagelig komme opp ville da direktøren bli den naturlige skyteskive og dette ville også kunne slå negativt ut for den nasjon han tilhørte. Andre hovedstyremedlemmer var skuffet over at SCUA var blitt såpass svak og uttalte at: "Jeg synes det var bedrøvelig, at den har mistet klørne – det ville vært galt nok om den foreløpig hadde trukket klørne til seg." Skulle Norge gå inn i SCUA måtte det ifølge Bergesen være en mening med det. Ikke slik det virket nå; at alt var midlertidig og at man etterpå skulle begrave hele organisasjonen. Når Bergesen likevel ønsket en nordmann i sjefsstolen var det med tanke på fremtiden. SCUA var nå ifølge Bergesen meget svak, men rederens spådom var at den etterhvert ville vokse seg meget sterk. Han trodde at de store brukernasjonene, da dårlig skjult som Storbritannia og Frankrike, ikke ville sitte og se på at Nasser ble sittende på Suezkanalen. I andre omgang var da spådommen at SCUA ville få en helt annen funksjon.¹⁷⁹

Andre, som hovedstyremedlem Tom Wilhelmsen ville helst ikke at Norge skulle ta på seg lederstillingen. Erfaringer viste at selv om Norge hadde store interesser, var det ofte en fordel å overlate sjefstolen til en kandidat fra et mindre skipsfartsland. Men hvis det ikke kom opp noen andre internasjonale kandidater, måtte Norge ta på seg ansvaret. Endel av hovedstyremedlemmene som var negative til en nordmann lanserte nederlandske shipping-mannen Oyevaar som en god kandidat. Hollenderen hadde erfaring fra det britiske rederiforbundets arbeid i London under og i etterkant av 2. verdenskrig.¹⁸⁰ På et møte 28. september ble Rederiforbundets representanter enig med Utenriksdepartementet om å arbeide for Oyevaar som SCUAs direktør. Til alles forbauselse nektet den nederlandske regjeringen å støtte Oyevaar fordi de var fornærmet over at Leif Høegh hadde gått direkte til hovedpersonen og ikke via regjeringen. Hvis nederlenderen takket nei ville

¹⁷⁹ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

¹⁸⁰ Ibid

man jobbe for en amerikaner i stillingen.¹⁸¹ Amerikanerne var derimot ikke interessert i å ha direktørjobben. De var fornøyd med å ha fått plass i styret. Landene som fikk en styreplass var Norge, USA, Storbritannia, Frankrike, Italia, Iran samt en åpen plass som skulle å til et afrikansk eller asiatisk land.¹⁸²

3.4 Suez-konflikten inn for F.N

Som tidligere nevnt ble ikke Storbritannia og Frankrike med på Londonkonferansene og SCUA fordi de ønsket det, men fordi de følte seg presset av Dulles. Henriksen Waage skriver at britene og franskmennenes plan var en militær aksjon mot Egypt. En militæraksjon skulle legitimeres med at alle andre diplomatiske alternativer var forsøkt. Dermed var britene og franskmennene blitt med i SCUA fordi de ønsket at brukerorganisasjonen ble så svak som mulig. Det siste hinderet før de to landene kunne ta saken i egne hender ville da være en mislykket behandling i FN. Under den andre Londonkonferansen hadde spørsmålet om FN blitt diskutert. Det var enighet om at saken måtte tas inn for FN-behandling, men uenigheten gikk på hvilket tidspunktet. På konferansen hadde britenes utenriksminister ifølge Utenriksdepartementets rapport fra konferansen bedt om ”forhåndsunnskyldning dersom Storbritannia skulle bringe saken inn for de Forente Nasjoner uten først å rådføre seg med de land som deltok på konferansen.”¹⁸³

Da resultatet av SCUA ble en så vagt utformet brukerorganisasjon, ventet ikke Storbritannia og Frankrike lenge. 23. september 1956 sendte britene og franskmennene inn en appell der de ba om at Egypts nasjonalisering av Suezkanalen ble fordømt. Henriksen Waage skriver at for utenriksminister Lange var behandling i FN en del av tanken bak SCUA. Brukerorganisasjonen skulle midlertidig ta seg av praktiske spørsmål i påvente av at FN skulle behandle og løse konflikten og skape en langvarig ordening alle parter kunne leve med. Utad reagerte Lange derfor positivt da det ble kjent at britene og franskmennene hadde tatt veien om FN. Men innad var han bekymret. Det var påfallende at spesielt britene, som før hadde vært skeptisk til FN-behandling nå plutselig hadde snudd. Og man var skeptisk til å ta i bruk FN som en slags domstol for å dømme Nasser. Norges representant i FN, Hans Engen, leste også britenes planer. Han tvilte på at britene ved å ta i bruk FN så for seg en forhandlingsløsning. I forhold til krigsplanene ville en moralsk fordømmelse av Egypt være mer ønskelig. Engen gikk derfor ut og sa han mislikte det britisk-

¹⁸¹ Henriksen Waage 1996: 307

¹⁸² N.R. Egypt – Suez canal 4: Fortrolig innberetning fra den norske ambassaden i London. «Avslutning av SCUA-konferansen – innkallelse av møte i the Executive Group.» Datert 5. oktober 1956. J.nr025796IUD

¹⁸³ N.R. Egypt – Suez canal 3: Utkast til rapport fra den norske delegasjonen ved Suezkanalkonferansen 19.-21. september 1956. Gitt underhånden til Rederiforbundet fra Utenriksdepartementet.

franske opplegget fordi det kun ville resultere i fordømmelse av Egypt, ikke en forhandlingsløsning som Norge ønsket.¹⁸⁴

Det er nærliggende å spørre seg hvordan Rederiforbundet stilte seg til dette. Rederiforbundet hadde jo støttet Edens versjon av SCUA, men Edens plan hadde blitt avvist av Dulles under Londonkonferansen. Rederiforbundet hadde også stilt seg positive til SCUA medlemskap, men utelukkende med tanke på brukerlandenes posisjonering overfor Nasser, ikke fordi de var fornøyd med den brukerorganisasjonen som ble skissert i London. Trolig tolket Rederiforbundet britenes FN-spor på samme måte som Lange og Engen. På Hovedstyremøtet 28. september beskrev Leif Høegh britenes motiver bak å ta saken inn for FN som at:

”det har så vidt meg å forstå, den hensikt at hvis det ikke kommer til noe resultat i Security Council, eller enda bedre hvis det kommer et resultat i Security Council som Nasser ikke følger, så har England og Frankrike fri hender, og herrene kan tenke seg hva det kan føre til”.¹⁸⁵

I likhet med Lange og Engen tvilte altså Leif Høegh på at britene motivasjon i FN var ønsket om en forhandlingsløsning, men heller å få i stand en begrunnelse for en militæraksjon. Men der Lange og Engen ifølge Henriksen Waage uttrykte bekymring for utviklingen, virket Høegh å støtte britenes mål. For britenes retorikk var vanskelig å misforstå. Det var en kjent sak at Storbritannia og Frankrike hadde truet med militære tiltak mot Egypt. Og Leif Høegh hadde støttet Edens versjon av SCUA, en plan Henriksen Waage mener hørtes ut som en krigserklæring. Rederiforbundets representanter hadde også som kjent brukt enhver anledning til å gjøre det klart at Norge ikke måtte skille lag med britene i Suezkonflikten. Det at Høeghs uttalelse ikke utløste kommentarer fra andre i Hovedstyret, tyder på at det ikke var store innvendinger mot Høeghs analyse.¹⁸⁶

Selv om man innad i Rederiforbundet hele tiden hadde holdt seg pro-britisk, var dette første gang noen antydte at de ønsket at britene og franskmennene tok saken i egne hender. Kan dette utelukkende skyldes at Rederiforbundet hadde mistet troen på en annen løsning og at tålmodigheten brått var tatt slutt? Eller var det kommet nye momenter Rederiforbundet måtte ta med i sine vurderinger?

¹⁸⁴ Henriksen Waage 1996: 310-316

¹⁸⁵ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

¹⁸⁶ Henriksen Waage 1996: 275

N.R. Stenografisk referat Rederiforbundets Hovedstyremøte 12. september og 28. september 1956

Et sentralt moment som kan være med å forklare Rederiforbundets holdning er tallene over tankmarkedet for 1956. Rapporten var klar i andre halvdel av september og inneholdt dårlige nyheter for Rederiforbundet. Tankmarkedet hadde riktignok siden forsommeren 1956 hatt en stigning i ratene grunnet økt oljeforbruk. Nasjonaliseringen av Suezkanalen hadde gjort at markedet steg ytterligere. Siden norske skip hovedsaklig var bortfraktet på lange kontrakter var denne stigningen noe norske redere fikk ta liten del i. Et påfallende utviklingstrekk var derimot at man så en meget stor vekst i antall utenlandske kontraheringer av såkalte supertankere. Utviklingen hadde gått raskt. På slutten av 1940-tallet var supertankere en ytterst sjeldenhet på havet. Nå var 32 000-tonnere vanlig, tett fulgt av 45 000-tonnere. Internasjonale redere hadde nå begynt å kontrahere serier av skip i klassen 65 000 tonnere og skip over 100 000 tonn var allerede under planlegging.¹⁸⁷

Hovedårsaken var prognosene for de neste årenes oljetransport kombinert med synkende tillitt til Suezkanalen som pålitelig transportvei i fremtiden. Denne skepsisen hadde videre ført til at utenlandske rederier begynte å kontrahere større skip fordi oljeselskapene regnet med å måtte gå rundt Afrika. Nettopp dette hadde vært et av Rederiforbundets argumenter mot en egyptiskdrevet kanal, men de nye kontraheringstallene var langt mer alvorlige enn det Rederiforbundet hadde sett for seg. Nye prognoser over Vest-Europas fremtidige oljebehov viste en fordobling i løpet av de neste 8-10 år, tre eller firedobling innen 1975. Den vestlige verdens behov for olje fra Midtøsten var anslått å øke fra 160 millioner tonn i 1955 til 310 millioner tonn i 1963 og 650 millioner tonn i 1975.¹⁸⁸

Norske redere oppfattet det som et problem at de ikke hadde så store skip, og kontraheringsrestriksjoner fra regjeringen gjorde det vanskelig å skaffe slike. Norsk skipsfarts store fordel hadde vært størrelsen på skipene som gjorde at de kunne seile gjennom Suezkanalen. Det gjorde norske skip attraktive fordi befrakter sparte store summer på å slippe å seile rundt Afrika. Med de nye supertankerne og en upålitelig Suezkanal fryktet enkelte redere, blant annet Høegh, at norsk skipsfarts fordel kunne smuldre bort. Leif Høegh så faren ved at utenlandsk kontrahering av supertankere ”vil føre til at de tankskip som vi er i besiddelse av her i Norge, ikke blir konkurransedyktige.”¹⁸⁹

Rederiforbundet henvendte seg til regjeringen for hjelp. Direktør Olaf Malterud skrev brev til Handels og Skipsfartsminister Arne Skaug og ba regjeringen se på lisenspolitikken for norske rederiers muligheter for kontrahering og kjøp av skip i utlandet. I brevet hevdet Malterud at det ville

187 N.R. Rederiforbundets årbok 1956: «Tankmarkedet 1956»

¹⁸⁸ Ibid

189 N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 6. desember 1956.

få avgjørende langsiktige virkninger for Norges posisjon som sjøfartsnasjon om ikke norske redere fikk være med i denne konkurransen. For norske redere mente de var avhengige av en Suezkanal som hadde internasjonal tillitt. Og Nasser som eier av Suezkanalen innebar ingen tillitt hos oljeselskapene.¹⁹⁰

Da Suezsaken ble tatt inn for behandling i FN forsvant Rederiforbundet litt ut på sidelinjen. De fleste av de hemmelige rapportene fra den norske delegasjonen i New York ble ikke videresendt til Rederiforbundet, tross at forbundet jevnlig var i kontakt med Utenriksdepartementet for å få informasjon. UDs begrunnelse var at rapportene fra den norske FN-delegasjonen ofte var av strengt hemmelig karakter og omhandlet den generelle politiske siden av konflikten.¹⁹¹

I FN tok Dulles initiativ til at Storbritannia, Frankrike og Egypt skulle treffes til private samtaler med Hammarskjold som megler. Dette ble en realitet og resultat ble et dokument med følgende 6 punkter som skulle danne grunnlaget for videre forhandlinger:

1. Fri og åpen trafikk gjennom kanalen uten diskriminering det være seg åpen eller maskert, og dette gjalt både politiske og tekniske aspekter.
2. Egypts suverenitet skulle respekteres
3. Kanalens skjøtsel skulle holdes uberørt av alle lands politikk
4. Kanalavgiftene skulle bestemmes ved overenskomst mellom Egypt og trafikantene
5. En passende del av aviftene skulle settes av til forbedringer (av kanalen)
6. I tilfelle tvister mellom Suezkanalselskapet og den egyptiske regjeringen skulle disse løses ved megling.

Som tidligere nevnt mistet Rederiforbundet mye av sin innflytelse da forhandlingene i FN startet. Men de gjentatte forespørslene til Utenriksdepartementet om mer informasjon vitner om at de norske rederne ønsket mer informasjon om fremdriften. Leif Høegh befant seg derimot i New York og forsikret selv at ”jeg holder meg selvsagt fullt à jour med alt som foregår omkring Suez, idet jeg er i daglig kontakt med ambassadør Engen, som igjen er i konstant kontakt med Hammarskjold”. Høegh var frustrert over at Suezbehandlingen trakk ut i tid fordi ”Usikkerheten om Suez-kanalens fremtid fører til rent forretningsmessige disposisjoner som går våre interesser imot”. Høegh mente at så lenge oljeselskapene ikke hadde noen sikkerhet for at trafikken gjennom Suez-kanalen foregikk på en tilfredsstillende måte i fremtiden ville det trolig bli en overkontrahering av store skip. Dette ville ifølge Høegh gjøre Norges nåværende ”mindre attråverdig og

190 N.R. Egypt – Suez canal 3: Brev fra Rederiforbundets fungerende direktør Olaf Malterud til Statsråd Arne Skaug, Handels og Skipsfartsdepartementet. «Kontraheringssituasjonen» Datert 29. september 1956.

191 N.R. Egypt – Suez canal 4: Notat signert Rederiforbundets sekretær David Vikøren. Datert Oslo 19. oktober 1956

Oktober måned viste en tendens til en ny tone fra Høegh overfor Utenriksdepartementet. Foruten å følge forhandlingene i New York sendte han i løpet av måneden også to brev til

Utenriksdepartementet som må kunne karakteriseres som mer krasse enn det som tidligere hadde vært sendt fra Høegh og Rederiforbundet. Brevene bar preg av svært ensidig negative karakterisering av egypterne og deres evner til å drive kanalen, basert på anonyme vitneutsagn.

Det første brevet var datert 9. oktober og inneholdt et utdrag fra rapporter Høegh hadde innhentet fra kapteiner som hadde passer Suezkanalen. Høegh skrev at ”Utenriksministeren burde kanskje høre om at det sendes rapportører om bord, og likeledes at man tror nasjonaliseringen vil gå videre.” En ikke navngitt kaptein kunne ifølge Høegh høre at egypternes vennlighet kun var for å berolige brukerlandene slik at neste en nasjonalisering kunne foregå i Den Persiske Gulf. Ingen navn på de involverte ble nevnt og vedlegget bar preg av en sterk mistillit, ja nærmest svartmaling av egypteres metoder og hensikter. I brevet tegnet Høegh et dystert bilde av forholdene i kanalen. Ifølge rapporter fra Høeghs kapteiner var egypterne så opptatt av å holde trafikken i gang at tollmyndighetene ikke fikk gjort sine arbeidsoppgaver før skipet ble beordret gjennom kanalen. Høeghs beskrivelse av forholdene står i sterkt kontrast til de rapporter Rederiforbundet selv fikk fra norske skip. Rederiforbundet hadde bedt om innrapporteringer, trolig for å kunne bruke disse i argumentasjonen mot Nasser. Navngitte norske kapteiner hadde derimot lite å utsette på egypterne. En kaptein kunne blant annet fortelle at ”det gikk meget greit å komme inn, det så ut som at det gikk like bra nu som før. Klareringen gikk også meget fint, det var ikke spørsmål om kanalutgifter og hvordan de skulde betales. Det hele forløp meget greit.” ”Det så ut til at trafikken gikk ganske normalt.”¹⁹³ Men disse beskrivelsene passet ikke inn i Rederiforbundets pro-britiske holdning og ble derfor ikke tatt med i skriv til Utenriksdepartementet.

Tre dager senere kom det et nytt brev fra Høegh. Denne gangen lå det vedlagt en rapport han hadde mottatt om de politiske og økonomiske forhold i Egypt, samt egen analyse av Nassers utvikling. Høegh kommenterte selv at ”Det kan vanskelig tenkes av finansverdenen eller loser og personale vil kunne gjøre kontrakt med et selskap som er helt egyptisk, når det foreligger opplysninger av denne art.” Rapporten kan kort oppsummeres som ren svartmaling av Egypt evne til å ha noe som helst med Suezkanalen å gjøre. Det kom ikke frem i brevet hvem som hadde laget rapporten Høegh refererte til. Høegh avsluttet brevet med å fortelle at han hadde vært i et selskap med den britiske

¹⁹² N.R. Egypt – Suez canal 4: Brev fra Leif Høegh til direktør Olaf Malterud. Datert New York 30. oktober 1956

¹⁹³ N.R. Egypt – Suez canal 4: Brev fra Kristian Jebsens rederi til Rederiforbundet. Datert 27. oktober 1956

transportministeren Harold Watkinson som ifølge Høegh ”med en gang kom bort til mig og ga uttrykk for hvor glad de hadde vært i England over den promte støtte Norge hadde gitt i Suezkonflikten.” Dette var første gang noen fra Rederiforbundet snakket så klart om støtten til England uten å ta med amerikanerne. Tonen i brevene må sies å bære preg av økt frustrasjon.¹⁹⁴

Høegh mente Norge måtte ta et standpunkt i FN som åpnet for at kanalen skulle drives av et internasjonalt Suezkanalselskap, helst så fort så mulig. Han støttet dermed britene og franskmennene og gikk igjen mot utenriksminister Langes linje som fulgte amerikanernes forsøk på en diplomatisk løsning. Misnøyen med USA var ikke blitt mildere. Høegh skrev i et brev til Malterud 30. oktober at: ”Amerikanerne ser for øyeblikket på et fredelig utfall av Suezkonflikten som så viktig, at de er villige til å gå med på et visst Munchen med Nasser.” Leif Høegh mente at amerikanerne ikke hadde store nok skipsfartsinteresser og oljeinteresser i Suezkanalen til at Norge kunne stole på dem. Høegh gjorde det klart at ”jeg tror norsk skipsfart er mest tjent med at man på norsk politisk hold støtter opp om engelskmennene så godt man kan”, idet amerikanerne har mange andre hensyn enn skipsfartshensyn og tilførsel av olje til Europa å tenke på.”¹⁹⁵

En stadig mer desperat Leif Høegh hadde trolig lite gjennomslag hos Utenriksdepartementet. I møte med anonyme kapteiner og rapporter med usikre kilder var rapportene fra Christian Reusch trolig mer å foretrekke som sannhetsbeskrivelser. Dessuten må også Utenriksdepartementet ha merket at stadig flere av kanalens brukere stilte seg kritisk til britenes linje og beskrivelsene av egypterne som inkompetente. Et brev fra en erfaren norsk tankbåtfører kunne meddele at ”situasjonen i Suez er ikke bra, og personlig synes jeg ikke Eden har vist seg som noen stor mann” Inntrykket var at de egyptiske losene Høegh var kritiske til faktisk gjorde en god jobb. Samtidig var det stadig flere kapteiner som stilte seg kritisk til Edens politikk og versjon av SCUA. samtidig ”Troppene på Cypros er neppe beregnet på Suez, de er sikkert grunnet stor mulighet for krig mellom araberne og Israel, og det er neppe noe som vil passe England bedre. Israel vil sikkert slå araberne, og da må jo England som sist i 1948 gå inn og ”redde” kanalen.”¹⁹⁶

Den 30. oktober kunne Norges FN-ambassadør Hans Engen melde følgende til Oslo: I løpet av natten har krisen i Egypt utviklet seg på en måte som berører selve grunnlaget for den vestlige allianse. Den latente uenigheten mellom USA på den ene siden og UK og Frankrike på den annen side i Suezsaken er blitt helt åpen» «Få, om noen her idag tviler på at det er sammenheng mellom

¹⁹⁴ U.D. 31. 15/2 Brev fra Leif Høegh til Utenriksdepartementet. Datert 12. oktober. J.nr026541

¹⁹⁵ N.R Egypt – Suez canal 4: Brev fra Leif Høegh til Olaf Malterud. Datert New York 30. oktober 1956

¹⁹⁶ N.R. Egypt – Suez canal 4: Privat og konfidensielt brev fra Peder Melsom til Olaf Malterud. ”Suez-kanalen”. Datert 24. september 1956

Storbritannia hadde gått til militært angrep. Resultatet skulle ikke bli slik Leif Høegh og Rederiforbundet hadde sett for seg.

3.5 Avslutning

Rederiforbundet gikk inn til den andre Londonkonferansen med klar støtte til britenes versjon av en brukerorganisasjon. Det var derimot Dulles og Lange som må sies å ha vært mest fornøyd med resultatet. I forhold til Rederiforbundets mål før konferansen framsto SCUA etter konferansen som en vingeklippet brukerorganisasjon uten de klør den var tiltenkt fra britene og Rederiforbundets side.

Da Rederiforbundet likevel sa seg fornøyd med resultatet må sees i sammenheng med hvordan konferansen hadde utviklet seg. Store uenigheter om det i det hele tatt var ønskelig med en brukerorganisasjon hadde truet med å etterlate den andre Londonkonferansen som nok en resultatløs brukerlandskonferanse. I denne situasjonen var det viktigste for Rederiforbundet å ikke la Nasser innkassere den seieren en resultatløs brukerlandskonferanse ville vært. Dermed støttet Rederiforbundet en brukerorganisasjon uten de maktmidler de hadde sett for seg før konferansen. Men så langt var Rederiforbundet villig til å gå for å unngå at Nasser kunne innkassere en seier. Dette var også årsaken til Rederiforbundets skryt av utenriksminister Lange. I utgangspunktet var de uenige, men da det sto om det i det hele tatt skulle bli en brukerorganisasjon var utenriksminister Lange god å ha på sin side.

Rederiforbundet uttrykte likevel skuffelse over at brukerorganisasjonen endte uten reelle maktfunksjoner. Av den grunn gjorde Rederiforbundets representanter det klart at dette bare var en midlertidig løsning. Både Rederiforbundet og Utenriksdepartementet var enige om at SCUA måtte være en midlertidig løsning fram til saken ble behandlet i FN. Men mens Utenriksdepartementet satset på at brukerorganisasjonen skulle fungerer fram til man kom fram til en endelig diplomatisk løsning i FN, så ikke Rederiforbundet på FN som den endelige løsningen. Leif Høeghs uttalelser, og mangelen på innvendinger fra Rederiforbundets Hovedstyre kan tyde på at Rederiforbundet godt kunne se for seg en FN-behandling på samme måte som Storbritannia gjorde. Britene mente at en mislykket brukerorganisasjon og en etterfølgende mislykket FN-behandling skulle kunne legitimere

197 UD 553/56 Strengt hemmelig melding fra den norske delegasjonen til De Forente Nasjoner til Utenriksdepartementet. «Den internasjonale situasjonen» Datert 30. oktober 1956?

et væpnet angrep på Egypt.

Da britene tok saken inn for FN i etterkant av den andre Londonkonferansen, mistet Rederiforbundet den nære kontakten de hadde hatt med Utenriksdepartementet. Korrespondansen mellom den norske FN-delegasjonen og UD ble tross forespørsler fra Rederiforbundet ikke videresendt. Reduksjonen av Rederiforbundet innflytelse overfor Utenriksdepartementet falt sammen med et utad stadig sterkere pro-britisk standpunkt. Dette kom til uttrykk gjennom brev til Utenriksdepartementet som utelukkende dreide seg om svartmaling av egypternes evne til å kunne drive kanalen i fremtiden. Brevene til Utenriksdepartementet sto i skarp kontrast til de innberetningene Rederiforbundet selv fikk fra egne medlemmer som hadde brukt kanalen. Disse innberetningene passet ikke inn i virkelighetsbeskrivelsen til verken britene eller Rederiforbundet, og ble derfor liggende i Rederiforbundets lokaler. FN-behandlingen viser også at avstanden mellom UD og Rederiforbundet ikke hadde vært større siden nasjonaliseringen. Den manglende kontakten med UD ble kompensert gjennom at Rederiforbundet hadde mer kontakt med sine rederkollegaer i International Chamber of Shipping. En annen årsak til Rederiforbundets sterkere pro-britiske i oktober finnes i tallene for Tankmarkedet for 1956. Tallene fra Tankmarkedet viste at norsk skipsfarts konkuranseevne var mer avhengig av en pålitelig Suezkanalen enn det man tidligere hadde vært klar over.

4 Påtvunget holdningsendring?

4.0 Innledning

Den 29. oktober krysset israelske styrker grensen til Egypt og tok seg frem gjennom Sinaiørkenen. Da USA i FNs Sikkerhetsråd krevde umiddelbar israelsk tilbaketrekking la Storbritannia og Frankrike ned veto. Dagen etter kom et britisk-fransk ultimatum om å innstille kampene innen 12 timer samtidig som de ba om å få sette ut styrker i nøkkelstillinger ved Suezkanalen. Dette ble kontant avvist av Egypt. Den 31. oktober startet Storbritannia bombeangrep mot Egypt. Samtidig var til sammen 200 franske og britiske militærskip på vei fra Kypros til Egypt.

Da Suez-konflikten ble brakt inn til FN-behandling i oktober 1956 hadde Rederiforbundet mistet posisjonen som Utenriksdepartementets nære rådgiver i Suezspørsmålet. Krigsutbruddet markerte bare en fortsettelse av denne utviklingen. En samlet internasjonal rederinæring var satt på sidelinjen mens bombene falt over Egypt og det storpolitiske spillet utspant seg i New York. Britenes bombing førte til at Norge ga sin fulle støtte til USA og FNs fredelige spor, et spor som tvang britene til våpenhvile. Rederiforbundet hadde støttet britene forut for angrepet og måtte se sine britiske venner begå en ydmykende retrett. Hvilken innvirkning fikk britenes mislykkede militære inngripen på Rederiforbundets holdning? Og hvordan reagerte rederne på at to norske skip ble innesperret i kanalen?

Etter våpenhvilen ble tanken om en egyptiskdrevet kanal stadig mer reell. Det var Nassers nasjonalisering som hadde startet hele Suezkonflikten. I februar kunne man likevel se at Rederiforbundets holdning til kanalens status var i endring. Forbundet kom Utenriksdepartementet i møte slik man ikke hadde sett siden nasjonaliseringen. Dette til tross for at kanalens status i prinsippet var som den hadde vært etter nasjonaliseringen. Hva skilte Rederiforbundets holdning ved årsskiftet i forhold til reaksjonen på nasjonaliseringen i juli 1956? Og hvilke faktorer hadde betydning for denne holdningsendringen? Var holdningsendringen et resultat av ytre press eller en indre erkjennelse at sakens realiteter?

Da Suezkanalen ble åpnet for trafikk igjen på nyåret 1957 måtte Rederiforbundet også ta stilling til om de ønsket at norske skip skulle seile gjennom den egyptiske kanalen. Hvilke faktorer spilte inn i Rederiforbundets vurderinger og hva ble resultatet?

4.1. Reaksjoner på det britisk-franske-israelske angrepet

I et brev til Sikkerhetsrådets president ga Norges FN-ambassadør Hans Engen uttrykk for den norske regjeringens bekymring og engstelse over Israels invasjon av Egypt. Engen gjorde det helt klart at Norge støttet USAs linje og satte pris på at amerikanerne hadde tatt saken inn for Sikkerhetsrådet. Dette var i utgangspunktet stikk i strid med den holdningen Rederiforbundet hadde vist helt til slutten av oktober. Men hadde krigshandlingene gjort noe med Rederiforbundets pro-britiske holdning? De offentlige uttalelsene Rederiforbundet ga de første dagene i november gikk utelukkende på praktiske spørsmål rundt kanalen og norske skip. Verken israelernes kryssing av grensen eller britene og franskmennenes inngripen ble kommentert offentlig. Det var derimot tett kontakt mellom Rederiforbundet og deres britiske kollegaer. Brevene frem og tilbake over Nordsjøen inneholdt for det meste praktiske opplysninger, men var skrevet i en gemyttelig tone som ikke vitnet om uenigheter. I det hele tatt var det liten tvil om at Rederiforbundet og deres internasjonale kollegaer i International Chamber of Shipping ikke hadde forlatt sine pro-britiske sympatier selv om de internasjonale politiske protestene økte i takt med britenes bombing av Egypt. Hele den første uken av november, også etter at Storbritannia og Frankrike ble tvunget til å gå med på våpenhvile, ble konflikten referert til som ”The Egyptian-Israeli situation” i alle brev fra International Chamber of Shipping.¹⁹⁸

Selv om Rederiforbundet ikke offentlig kommenterte britenes framferd den første uken av november, kan det være interessant å se på møtet i den utvidede Utenrikskomiteen den 31. oktober. Hilde Henriksen Waage skriver at utenriksminister Lange på møtet uttrykte at Storbritannia og Frankrikes forsøk på å okkupere Suezkanalen hadde skapt en akutt fare for krig i Midtøsten. Lange uttalte at Norge både i FN og NATO helhjertet støttet USAs linje. C. J. Hambro fra Høyre tok ordet som den første i debatten. Odelstingspresident Hambro mente utenrikskomiteen kun hadde fått høre ene siden av saken og etterlyste britene og franskmennenes versjon. Hambro mislikte ifølge Henriksen Waage at Norge til de grader hadde plassert seg i lommen på USA.¹⁹⁹ Waage nevner ingenting om det nære forholdet mellom Rederiforbundet og Hambro. Rederiforbundet utarbeidet ved flere anledninger, både før og etter 31. oktober egne notater til Hambro, som han i neste omgang brukte som grunnlag for kritiske spørsmål til utenriksminister Lange i Stortinget. At det ikke finnes et slikt skriftlig notat utarbeidet for Hambro til det møtet det her handler om, trenger ikke bety at det ikke var kontakt mellom Rederiforbundet og Odelstingspresidenten i forkant.²⁰⁰

198 N.R. Egypt - Suez 5: Brev fra International Chamber of Shipping til Norges Rederiforbund ved Olaf Malterud. Datert 7. november 1956

¹⁹⁹ Hilde Henriksen Waage: *Norge – Israels beste venn. Norsk Midtøstenpolitikk 1949-1956*. 1996:321-334

²⁰⁰ 4-Egypt – Suez 5: Notat for president Hambro, Norske skip blokkert i Suezkanalen. Datert 12/12-1956.

30. oktober hadde det britiske admiralitet anbefalt alle britiske britiskbefraktede skip å unngå kanalsonen og det østlige Middelhav. Rederiforbundet hadde fått meldingen via International Chamber of Shipping og hadde underhånden fått beskjed om at denne anbefalingen i realiteten burde tolkes som et direktiv. På morgenen den 31. oktober ringte derfor direktør Malterud til Utenriksdepartementet. Rederiforbundet var i tvil om hvilket råd de skulle gi sine medlemmer og ønsket derfor et møte med utenriksministeren. Svaret fra Utenriksdepartementet var at de på daværende tidspunkt ikke kunne gi noen råd. Senere fikk Malterud samme svar fra statsråd Skaug. På vegne av regjeringen kunne han ikke gi noen slags form for råd eller anbefalinger og mente derfor at et møte ikke var nødvendig.²⁰¹ Dette må kunne karakteriseres som en fortsettelse av den utviklingen man hadde sett siden Suezsaken ble tatt inn til FN-behandling. Rederiforbundet nådde ikke frem og følte seg isolert i en sak der norske skipsfartsinteresser sto på spill. Vi har tidligere sett en klar forbindelse mellom Rederiforbundets frustrasjon over å bli holdt utenfor og den stadig klarere pro-britisk linje fra forbundets side. Den fortsatte avvisningen fra UD, til tross for at FN-behandling hadde blitt avløst av væpnet maktbruk i Egypt, ga liten grobunn for en holdningsendring fra Rederiforbundets side

1. november fortsatte britene å bombe Egypt fra luften samtidig som franske og britiske krigsskip nærmet seg Egypt etter å ha seilt fra Kypros. Samme dag ble Suezkanalen blokkert av Nasser ved at skip lastet med sement ble senket ved strategiske punkter i kanalen. Den norske Krigsforsikring for Skib sendte ut en melding til alle norske rederier om at norske skip burde holde seg unna kanalen. Det siste skipet som kom seg velberget gjennom kanalen var norske "Frierfjord." Kapteinen fortalte til Norges Handels og Sjøfartstidende at han gjentatte ganger ble bedt om å ankre opp for å ta med passasjerer. Kapteinen nektet og dette reddet trolig skipet fra å bli stengt inne i kanalen. Da de ankom Port Said var det ifølge kapteinen mørklegging og full flyalarm.²⁰² Da "Frierfjord" som siste skip seilte ut av kanalen natt til 1. november, hadde den likevel to norske skip bak seg. Den 1. november fikk Rederiforbundet melding, trolig fra britisk hold, om at to norske skip var blitt innesperret i kanalen. Olaf Malterud ringte straks til Utenriksdepartementet for å gi beskjed. Rederiforbundets direktør ba UD gå via ambassaden i London for å varsle britiske myndigheter. Malterud var urolig for at de norske skipene og dets mannskaper. Han var mer bekymret for at skipene og dets mannskaper kunne bli brukt av egypterne enn at britene ville bombe selve kanalen.

Aftenposten 14/12 1956. "Hambro spør om skipene i Suez – Intet nytt fra UD.

²⁰¹ N.R. Rederiforbundets Centralstyrereferat nr 9/1956

4-Egypt-Suez 5: Rederiforbundet sirkulære 51/1956

Brev fra Den norske krigsforsikring for skib. Datert 1. november

Notat. "Opplysninger fra rederiforbundet til medlemmene i forbindelse med Suez-konflikten. Datert 5. november

²⁰² Norges Handels og Sjøfartstidende 17. november 1956. "Siste båt gjennom SUEZ var Amerikalinjens "Frierfjord".

Ifølge den norske kapteinen på ”Frierfjord” hadde han fått melding over radio om at israelske styrker befant seg 10 kilometer fra kanalen da han seilte inn i Suezkanalen sydfra.²⁰³

I den norske pressen var reaksjonene sterke etter den militære utviklingen. Helga Reiss skriver i sin hovedoppgave at avisene var dypt sjokkert over Israels angrep på Egypt. Sjokket gikk over i frykt for verdenskrig da også britene og franskmennene bombet Egypt. I regjeringsorganet Arbeiderbladet var det Israel som fikk den største kritikken. Under overskriften ”London og Paris har mistet hodet” gikk avisen likevel lenger enn det utenriksminister Lange hadde gjort i sin redegjørelse til Stortinget. Arbeiderbladet trodde ikke på britene og franskmennenes argumentasjon om at de kun skulle trygge Suezkanalen.²⁰⁴

Hvis Arbeiderbladet gikk lenger enn regjeringen i sin kritikk av britene var Norges Handels og Sjøfartstidende mer på linje med Rederiforbundet. Avisen skrev på lederplass at den registrerte at det var Storbritannia og Frankrike som ble fordømt, men avisen gjorde oppmerksom på at ”ukallet er jo ikke disse aksjonene kommet”. Norges Handels og Sjøfartstidende valgte heller å legge skylden på Sovjetunionen. Avisen snakket om rød propaganda forkledd som våpenleveranser og handelsavtaler med Egypt og avisen slo fast at Egypt aldri ville gått til det skritt å nasjonalisere Suezkanalen uten Moskvas sympati. Norges Handels og Sjøfartstidende skrev:

”Diktatorer og krigerske kretser må holdes på plass og det synes oss derfor også vel lettvinnt, når aksjonen mot Egypt straks fordømmes. Den er intet erobringstokt, men en politiaksjon som FN aldri kan foreta, men som ikke desto mindre vil kunne rense luften i et høyt brennbart område i verden.”²⁰⁵

Ifølge Krigsforsikringen for Skib var det ventet at om lag 65 norske skip etter planen skulle seile gjennom Suezkanalen de to første ukene i november. Rederiforbundet tok telefonkontakt med de rederiene som hadde skip som var ventet til Suezkanalen i tidsrommet 31. oktober til 1. november. Den 1. november sendte Krigsforsikringen for Skib ut et sirkulære der de anmodet alle norske skip om å unngå Suezkanalen. Under en samtale mellom Rederiforbundet og Malloc Brown i International Chamber of Shipping kom det frem at en egyptisk fregatt var destroyet av britene i Suezkanalen. Britene regnet pr 2. november med at kanalen etter dette ville være stengt i tre uker. International Chamber of shipping kunne opplyse at ingen britiske skip oppholdt seg i kanalen.

²⁰³ Ibid

²⁰⁴ Helga Reiss. *Inn i en ny tid – Suez 1956. Fire norske avisers holdninger til Suez-krisen i 1956*. Hovedoppgave i historie 1995.

²⁰⁵ Norges Handels og Sjøfartstidende 2. november 1956. ”Nære Østen”

2. november sendte Rederiforbundet ut telegram til norske rederier med beskjed om at Suezkanalen var blokkert.²⁰⁶

Rederiforbundet hadde som kjent mistet mye av sin innflytelse i Utenriksdepartementet allerede da Suez-saken ble tatt inn for behandling i FN. Mens bombene falt over Egypt, var det fremdeles i FN det storpolitiske spillet foregikk. Leif Høegh befant seg i New York, men selv om Rederiforbundets mann selv hadde gjort det klart at han hadde jevnlig kontakt med Norges FN-ambassadør Hans Engen, er det lite trolig at den norske ambassadøren hadde tid til å snakke med Høegh de første dagene av november. Hans Engen jobbet natt og dag i denne perioden. Sammen med sin kanadiske kollega spilte Engen en sentral rolle i utformingen av ulike resolusjonsforslag i døgnene etter det britisk-fransk-israelske angrepet på Egypt.²⁰⁷

4.2. Våpenhvile

Henriksen Waage skriver at britene ble presset til å akseptere en våpenhvile ved midnatt mellom 6. og 7. november. Da hadde Storbritannia og Frankrike bombet Egypt fra luften siden 1. november. Likevel var det mer det økonomiske presset enn det diplomatiske som førte til at britene måtte gi opp. Nassers blokkade av Suezkanalen samt at oljerørledninger til Europa hadde blitt ødelagt, gjorde at vest-Europa begynte å merke oljeknappheten rundt den 5. november. Det fantes likevel kriseplaner om oljelevering til Europa fra Amerika, men den amerikanske presidenten Eisenhower lot være å sette i gang planen. Eisenhower brukte heller dette som et pressmiddel for å få britene til å gå med på en våpenhvile. Olje ville ikke bli transportert før britene og franskmennene gikk med på FNs forslag til våpenhvile.²⁰⁸

Foruten mangel på olje hadde Suezkrisen påført Storbritannia en økonomisk krise som vanskeliggjorde en videre krigføring. Salget av pund hadde ifølge Waage økt dramatisk de første dagene i november. Den britiske finansministeren hadde ikke store nok valuta-reserver til å stabilisere pundet og igjen nektet amerikanerne å hjelpe. Eisenhower gjorde det klart at han ville nekte å frigi midler fra det internasjonale pengesfondet til Storbritannia før britene hadde gått med på FNs plan om våpenhvile. Da i tillegg Sovjetunionen indirekte hadde truet både London og Paris med atomvåpen, hadde britene og franskmennene ingen annen mulighet til å gå med på en

²⁰⁶ 4-Egypt-Suez 5: Notat av Chr. A. Olsen. "Suez-situasjonen – mulig blokade av kanalen". Datert 2. november 1956

²⁰⁷ Odd Karsten Tveit: *Alt for Israel* 1996:229-241

²⁰⁸ Henriksen Waage 1996:342-352

For Utenriksdepartementet må våpenhvilen ha føltes som en seier. Siden krigsutbruddet hadde Utenriksdepartementet instruert den norske FN-delegasjonen til å støtte amerikanernes linje fullt ut. Da Lange den 7. november redegjorde for Stortinget var det ifølge Waage likevel uten å bruke sterkt fordømmende ord om Storbritannia og Frankrike. Lange uttalte at den eneste som hadde kommet styrket ut av Suezkrisen og Ungarnopprøret den første uken i november var FN. Ungarnopprøret var et folkelig opprør i perioden 23. oktober til 4. november mot det meget sovjet-vennlige kommunistiske styret i landet. Opprørerne fikk fjernet kommuniststyret og krevde politiske forandringer. Den 4. november invaderte Sovjetunionen Ungarn og nedkjempet opprøret på brutalt vis.²¹⁰

Langes vurderinger står i sterk kontrast til Leif Høeghs syn. Høeghs analyse av våpenhvilen viste for det første at han var rykende uenig med utenriksminister Lange. For det andre viste det at han var villig til å trekke sin pro-britiske støtte så langt som han hadde antydning på Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september. I anledning at britene sendte Suez-konflikten inn for FN-behandling uttalte som tidligere nevnt Leif Høegh at ”Det har så vidt man kan forstå, den hensikt at hvis det nå ikke kommer til noe resultat i Security Council, eller enda bedre hvis det kommer til et resultat i Security Council som Nasser ikke følger, så har England og Frankrike frie hender, og herrene kan tenke seg hva det kan føre til.”²¹¹ Ifølge Høegh var en våpenhvile den 6. november noe av det verste som kunne ha skjedd. Høeghs analyse av situasjonen var at britene på dette tidspunktet var svært nær ved å nå sitt mål som ville sikre at kanalen fikk en internasjonal ordning til det beste for alle brukerlandene. Nasser var i ferd med å knuses og ville bli nødt til å gå med på en avtale om Suezkanalen som sikret de brukerforholdene Rederiforbundet mente var akseptable. Og igjen var det amerikanerne som fikk skylden. Høegh skrev: ”Da den militære situasjonen mot slutten av fientlighetene lå til rette for en avtale med Nasser som kunne føre til ordnede forhold i Midt-Østen for fremtiden, gjorde USA ikke noe virkelig forsøk på å få dette i stand.”²¹² Lange hadde selv beordret Hans Engen til å følge USA tettest mulig i FN. Etter Leif Høeghs mening var altså dette ensbetydende med å gi opp målet om en internasjonalt drevet kanal.²¹³

Også i synet på FN var Høegh på kollisjonskurs med utenriksminister Lange. Der Lange mente at

²⁰⁹ Henriksen Waage 1996:342-352

²¹⁰ Geir Lundestad: *Øst Vest Nord Sør. Hovedlinjer i internasjonal politikk etter 1945*. 2004: 203-205

²¹¹ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 28. september 1956

²¹² Leif Høegh: *I skipsfartens tjeneste* 1970:120

²¹³ Henriksen Waage 1996: 342-352,
Høegh 1970: 126-131

FN var den eneste aktøren som var kommet styrket ut krisen og at organisasjonen hadde bevist at den kunne løse krisesituasjoner av slike dimensjoner, var Høegh uenig. Han mente blant annet at FNs Generalsekretær Hammarskjöld var for vennlig innstilt til egypterne. Høegh mente det var feil av FN å kreve at Storbritannia og Frankrike skulle trekke seg tilbake uten samtidig å kreve at Egypt skulle oppgi sin aggresjon, underforstått som nasjonaliseringen.²¹⁴

4.3. Norske skip innesperret i kanalen

Rederiforbundet var ute av det diplomatiske spillet da Suez-saken ble tatt inn for FN-behandling. Med to norske skip innesperret i kanalen trodde enkelte at Rederiforbundet igjen ville få en aktiv rolle i arbeidet for å få dem ut. Det viste seg å ikke bli tilfelle. International Chamber of Shippings første reaksjon til sine norske kollegaer gjorde det klart at rederinæringen var satt på sidelinjen, også da det kom til egne skip i krigsområdet. Organisasjonen uttrykte sin medfølelse med Rederiforbundet, men alt de kunne gjøre var å holde de norske rederne informert hvis de skulle plukke opp noen nyheter fra London. Rederiforbundets rolle i Norge skulle bli som budbringer mellom de berørte rederiene og Utenriksdepartementet. Rederiforbundet fikk bare være indirekte vitne til at situasjonen for de involverte skipene ble ført på FN-nivå, og der få av FN-delegasjonens brev ble videresendt til Rederiforbundet.²¹⁵

De første døgnene var preget av stor uvisshet om skipene og mannskapets tilstand. 1. november bombet britene Egypt fra luften og britiske og franske krigsskip var på vei mot landet. Egypt hadde samme dag brutt alle diplomatiske forbindelser med de to europeiske landene og skipene i Suezkanalen var isolert. Den norske legasjonen i Kairo måtte følge utviklingen via pressen. Fra Foreign Office fikk Utenriksdepartementet beskjed om at de norske skipene ikke var i fare for aksjoner fra britisk-fransk side. Dette ble meddelt de involverte rederiene den 5. november.²¹⁶ Malterud var likevel bekymret over skipene og det norske mannskapet om bord.

Rederiforbundets reaksjon viser ingen holdningsendring i konflikten. Den engstelse Malterud hadde for skipene og mannskapets tilstand hadde ikke begrunnelse i bombeangrepene fra britiske styrker, men for hvordan skipene og mannskap kunne bli brukt av egypterne. I de første døgnene fryktet Malterud at både skip og mannskap som var sperret inne kunne bli brukt som gisler av Egypt. Mens Rederiforbundet via International Chamber of Shipping og Utenriksdepartementet hadde tett

²¹⁴ Høegh 1970:126-131

²¹⁵ N.R. Egypt – Suez 4: Brev fra International Chamber of Shipping til Norges Rederiforbund ved Olaf Malterud. Datert 7. november 1956

²¹⁶ N.R. Egypt – Suez 4: Telegram datert 5. november fra Rederiforbundet til reder Knut Knutsen, Haugesund og Eggub, Tønsberg

kontakt med Foreign Office, var det ingen kommunikasjon mellom norske og egyptiske myndigheter rundt skipenes status. Eneste livstegn fra skipene var via telegrammene som ble sendt fra skipene til sine rederier. Rederiforbundets direktør ble ikke beroliget av telegrammet han via rederiet mottok fra kapteinen 5. november. Mannskapet på 26 fra "Eli Knutsen" hadde blitt beordret til å forlate skipet og var blitt fraktet med tog til Kairo. Noe mer enn det visste verken kapteinen eller rederiet. Utenriksdepartementet ble varslet samme dag.²¹⁷

Senere på dagen 9. november mottok Knut Knutsen et nytt telegram fra sin kaptein på «Eli Knutsen» i Suezkanalen. Han kunne bekrefte at hele mannskapet var blitt kommandert bort fra skipet og nå befant seg i Kairo. En frustrert kaptein påpekte det faktum at det her var snakk om en nøytralt skip som var i ballast. Kapteinens bekymringer knyttet seg til de store verdier man nå var tvunget til å forlate.²¹⁸ Direktøren for Krigsforsikringen for Skib kunne bekrefte at også mannskapet på "Hectoria" også var blitt sendt til Kairo og at rederiet ønsket at det fra norsk side ble protestert overfor egyptiske myndigheter.²¹⁹

Sett i lys av krigsutbruddet og den påfølgende våpenhvilen Leif Høegh hadde proklamert han var imot, kan arbeidet med båtenes skjebne også gi en pekepinn på forholdet mellom Utenriksdepartementet og Rederiforbundet under og i etterkant av krigshandlingene. På vegne av de to berørte rederiene ga Rederiforbundet uttrykk for at de var misfornøyd med den manglende assistanse mannskapet på de to norske skipene hadde fått fra norske myndigheter. Skylden ble lagt på den norske ministeren Christian Reusch ved den norske legasjonen i Kairo. De to norske skipene hadde ikke hatt noen kontakt med verken den norske legasjonen eller Utenriksdepartementet i Norge før de hadde blitt fraktet til Kairo. "Hectoria" sin kaptein skrev at han de hadde snakket med legasjonssekretæren, men fikk inntrykk av at "legasjonen ikke var saa inntresert som de burde ha vært, slik som andre lands legasjoner var". Selv om forbindelseslinjen mellom Kairo og Suezkanalen hadde vært nede siden krigsutbruddet og Reusch argumenterte for at han i de kaotiske døgnene ikke kunne forlate Kairo, var Rederiforbundet kritisk til innsatsen legasjonen hadde utrettet for å komme i kontakt med skipene. Mens andre lands legasjoner hadde besøkt skipene og informert allerede den 2. november, hadde ikke kapteinen noe kommunikasjon med den norske Legasjonen før han kom til Kairo 9. november.²²⁰

217 N.R. Egypt – Suez 4: Telegram fra kapteinen på «Eli Knutsen». Telegrafert den 5. november til reder Knut Knutsen og videresendt til UD og Rederiforbundet samme dag.

218 N.R. Egypt – Suez 4: Telegram fra kaptein på «Eli Knutsen» til Knut Knutsen, mottatt 9. november. Videreformidlet via telefon til Rederiforbundet

219 N.R. Egypt – Suez 4: Notat av Rederiforbundets sekretær David Vikøren. Datert 10. november 1956.

220 N.R. Egypt – Suez 4: Sitat hentet fra Brev fra «Hectorias» kaptein Boye til Partsrederiet Hectoria. Linje 17-19. Datert 4. desember 1956

Den 18. november kunne likevel kapteinen på "Eli Knutsen" melde at han og mannskapet dagen før hadde ankommet skipet og at alt var vel.²²¹ Den 20. november kunne kapteinen på «Eli Knutsen» var ved godt mot og klar til å gjøre et forsøk på å komme ut når en tillatelse ville komme. Kapteinen ønsket at Utenriksdepartementet fortsatte å mase på egyptiske myndigheter. De to involverte rederiene hadde også direkte kontakt med Utenriksdepartementet, men for å øke trykket mot UD mente de at også Rederiforbundet burde foreta egne henvendelser for å få fortgang i saken.²²²

Etter at britene og franskmennene hadde blitt tvunget til å legge ned våpnene hadde britene fremdeles kontroll over deler av Suezkanalen. Området fra Port Said og 35 kilometer inn i kanalen var regnet som britiskkontrollert området. Selv om "Hectoria" lå 7 km nærmere Port Said enn "Eva Knutsen" var problemet av den delen av kanalen var kontrollert av egypterne. Utenriksdepartementet fikk hovedsakelig sin informasjon fra britene. Gjentatte brev og purringer fra den norske delegasjonen var forblitt ubesvart. Noe av grunnen kan være at den norske delegasjonen hadde skrevet til feil instanser. Den norske legasjonen hadde skrevet til de sentrale styresmaktene i Kairo. Svenske opplysninger kunne derimot tyde på at beslutningene i Suezkanalen ble tatt av lokale myndigheter uten at de sentrale var tilstrekkelig informert. Mannskapet om bord på de to norske skipene hadde lite tilgang på informasjon. Etter at de kom tilbake i båtene etter sitt ufrivillige eksil i Kairo var de i prinsippet gisler på eget skip. Mannskapet fikk ikke lov til å forlate skipet. Dette forbudet ble håndhevet av egyptiske vaktmannskaper som sto vakt ved skipet.²²³ Igjen måtte Rederiforbundet på vegne av rederiene klage over legasjonens innsats. Det eneste livstegn mannskapet fikk fra Legasjonen var en beskjed om at det var kommet post som måtte hentes. En frustrert kaptein skrev at det var en kjent sak at verken han eller noen av de andre skipenes kapteiner og mannskap fikk lov til å forlate skipet.

Selv om Utenriksdepartementet etter krigsutbruddet gjorde det klart at Norge støttet USA og FN's linje, viste Rederiforbundet ingen tegn til holdningsendring. Tvert imot gjorde de innesperrede norske skipene at mistilliten til de egyptiske myndighetene bare økte. Samtidig var det britene man hele tiden fikk opplysninger fra. Det var likevel ingen uenighet mellom UD og Rederiforbundet i synet på at egypterne etterhvert gjorde skipenes skjebne om til en ren politisk sak. Rederiforbundet ba stadig Utenriksdepartementet sende inn klager og protester til egyptiske myndigheter. Selv om de forble ubesvarte, i enkelte tilfeller trolig fordi legasjonen sendte dem til feil instanser, er det ikke

221 N.R. Egypt – Suez 4: Telegram til Rederiforbundet datert 18. november 1956

222 N.R. Egypt – Suez 4: Brev fra Rederiforbundet/v direktør Malterud til Utenriksdepartementet. «Norske skip i Suez-kanalen». Datert 20. november 1956.

223 N.R. Egypt – Suez 4: Telegram fra kapteinen på «Hectoria» til Akterieselskapet Hector, Tønsberg. Videre sendt til Rederiforbundet. Datert 20. november 1956.

funnet dokumenter som kan underbygge at man fra Rederiforbundets side var misfornøyd med UDs arbeid utover legasjonen i Kairo. Selv om Reusch forsvarte seg med høyt arbeidspress og liten delegasjon i forhold til sine kollegaer i Kairo, må Rederiforbundets kritikk sies å ha vært berettiget.

Grunnen til at de norske skipene ikke fikk seilt ut av kanalen før første uken i januar var diskusjonen om opprydningsarbeidet i kanalen. Det ble bestemt at FN under ledelse av den amerikanske generalen Wheeler skulle stå ansvarlig for opprydningen av Suezkanalen. Egypterne godtok derimot ikke at opprydningsarbeidet startet før britene hadde trukket seg helt ut av området de kontrollerte i Suezkanalen.

4.4. Opprydning og diskusjoner om kanalens fremtidige status

I månedsskiftet november-desember, en måned etter den britisk-franske-israelske aksjonen som skulle ”frigi” Suezkanalen, var resultatet det motsatte. Suezkanalen var ubrukelig og de to norske skipene lå fremdeles innesperret. Britene og franskmennene hadde derimot ikke forlatt Suezkanalen, men kontrollerte den nordlige delen av den. For Rederiforbundet var det positivt at Storbritannia og Frankrike hadde startet opprydningsarbeidet i den delen av kanalen de selv kontrollerte. Igjen så Rederiforbundet på egypterne som det usikre punkt. Direktør Olaf Malterud uttalte ”Det videre spørsmålet blir da først og fremst når Egypt vil tillate at rydningsarbeidet begynner for den del av kanalen som kontrolleres av dem, og om de vil tillate at også britisk materiell settes inn her.” ²²⁴

Rederiforbundet holdning kan karakteriseres som selvmotsigende. På den ene siden var det veldig viktig at ”man burde se på selve rydningsarbeidet som et praktisk spørsmål som burde kunne skilles ut fra de politiske stridsspørsmål.” Dette var et synspunkt som også International Chamber of Shipping og de nordiske rederiforbundene delte. Rederiforbundet hadde også sendt brev til regjeringen der de oppfordret til dette. Men hvordan hadde de tenkt at Egypt ville godta at opprydningsarbeidet skulle kunne ”skilles ut fra de politiske stridsspørsmål” så lenge britene og franskmennene okkuperte deler av kanalen og International Chamber of Shipping mente kanalen ikke kunne ryddes bra nok uten briteres utstyr?

For å svare på det bør man først spørre seg om Rederiforbundet og International Chamber of Shipping hadde endret holdning på bakgrunn av den siste månedens hendelser. Mye tyder på at det

²²⁴ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 6. desember 1956

ikke i særlig stor grad var tilfelle. For fremdeles snakket Rederiforbundet om nødvendigheten av at kanalen fikk en internasjonal status. Rederiforbundet president snakket om å ”finne frem til en ordning som gjør at tillitten til kanalen gjenskapes. Hvis ikke dette skjer må vi regne med at det vil ha meget omfattende virkninger for tonnasjesituasjonen og disponeringen fremover.” Igjen ble det argumentert med at mistillit til Suezkanalen som transportvei for olje ville føre til at de store oljeselskapene bestilte større tankbåter som heller seilte rundt Afrika enn gjennom Suezkanalen. Som tidligere nevnt mente Rederiforbundet det ville få dystre virkninger for den norske flåten. Og igjen var tillit synonymt med en internasjonal administrasjon av kanalen. Det faktum at kanalen var blitt blokkert som en direkte følge av det britisk-franske-israelske angrepet var overhode ikke et moment i analysen. Tvert imot fikk Egypt all skylden for kanalens tilstand.²²⁵

Våpenhvilen hadde ikke gjort noe med Leif Høeghs mistillit til egypterne. Waage skriver at 50 skip var senket i kanalen. Ifølge Leif Høegh var tallet 46 eller 49 skip, 36 av dem var senket etter at våpenhvilen hadde blitt inngått. Og Egypt hadde ifølge Høegh senket samtlige selv. Men å få åpnet kanalen dreide seg om mer enn å fjerne skipene som lå på bunnen av kanalen. En minst like stor oppgave var å få ryddet bort all sanden som hadde rast ut i kanalen den siste tiden. Årlig ble det anslått at 22 millioner kubikkfot sand raste ut i kanalen. Det var nok av utfordringer som skulle håndteres før kanalen igjen var klar til å ta imot trafikk.²²⁶ For det første måtte man bli enige om hvem som skulle få oppgaven med å rydde kanalen. Høegh hadde selv vært til stede i FN da Egypts utenriksminister hadde snakket om den fremtidige ordningen i kanalen. Utenriksministeren hadde gjort det klart at det var Egypt som skulle ta seg av opprydningen av kanalen selv, eventuell med noe assistanse fra FN. Og egypterne gjorde det klart at opprydningen ikke ville starte før Storbritannia, Frankrike og Israel hadde trukket seg helt ut av Egypt. Dette fikk Høegh til å uttale: ”Saken er den at Egypt vil heller ha kanalen sammen med russerne, uten å operere den, enn de vil ha den cleaned.”²²⁷ Høegh konkluderte slik at ”Jeg ser derfor ikke videre optimistisk på utsiktene til at man skal komme til en ordning med en endelig organisasjon med egypterne – med de maktmidler som de vestlige land har vist seg å ha.”²²⁸

Rydningsarbeidene og diskusjonen om kanalens fremtidige ordning gjorde at Rederiforbundet fra januar 1957 igjen fikk mer innflytelse i Utenriksdepartementet. UD ønsket Rederiforbundets innspill på saker som prioritetsordning for skip, spørsmål om kanalavgiften og hvordan man skulle ordne en betalingsordning for FNs kostnader i opprydningsarbeidet. I et møte i

²²⁵ Ibid

²²⁶ Ibid

²²⁸ Ibid

Utenriksdepartementet 5. februar ble disse spørsmålene tatt opp. Den amerikanske generalen Raymond Wheeler, som ledet FNs opprydningen i kanalen, hadde informert om at kanalen trolig kunne åpne for fullt tidlig i mai 1957. Før den tid ville det bli laget en renne som kunne sørge for at skip med maks 25 fot dyptgående kunne passere i kanalen. Det amerikanske forslaget om en prioritetsordning var kommet på bakgrunn av at man fryktet opphoping av skip i hver ende av kanalen. Rederiforbundet hadde diskutert dette med sine skandinaviske og britiske kollegaer og mente at dette var en dårlig ide. Årsaken var at en kanal med kun 25 fot dyptgående allerede hadde ekskludert de fleste fullastede skip. En prioritetsordning ville da trolig bli overflødig. Rederiforbundet fikk fullt gjennomslag for sitt syn og Utenriksdepartementet vendte tommelen ned for det amerikanske forslaget.²²⁹

De to største spørsmålene man måtte finne en løsning på før åpningen var knyttet til kanalavgiften og kostnadene etter opprydningen. Rederiforbundets råd til sine medlemmer hadde etter nasjonaliseringen vært at man for all del ikke måtte betale kanalavgiften til Nasser. Enkelte redere hadde betalt til det avsatte kanalkompaniet, andre hadde ikke betalt til noen. Før kanalens åpning var det klart at brukerlandene og Egypt måtte komme til en enighet om hvordan dette skulle fungere. Forholdet mellom Egypt og Storbritannia, Frankrike og Israel var iskaldt og brukerorganisasjonen SCUA var i prinsippet uten makt og fungerte kun som diskusjonsforum for brukerlandene. Malterud måtte innrømme at selv om det var delte meninger blant rederne om rollen FN hadde spilt i Suez-krisen til nå, var organisasjonen den eneste som kunne forhandle med Egypt om en ordning.

Egypt hadde gjort det klart at de ikke ville godkjenne at det fremdeles ble betalt kanalavgift til det gamle kanalkompaniet. På et møte mellom Rederiforbundet og Utenriksdepartementet 5. februar orienterte FN-ambassadør Hans Engen om de forhandlingene som underhånden pågikk i New York. Verken britene eller franskmennene ville betale til Nasser. De ønsket en interimsordning i perioden fram til man trodde det skulle bli en mer endelig løsning. De kunne gå med på å betale til en ”neutral custodian”, for eksempel Den Internasjonale Bank, men uten at denne kontoen bar Egypts navn. Frankrike var enige med britene, men ville at Egypt selv bare skulle få 1/3 av kanalinntektene. Resten skulle gå til kanalens drift og til kompensasjon til aksjeeierne fra det gamle kanalkompaniet. Egypt mente at spørsmålet om kanalavgiftene måtte ha som grunnlag at Egypts suverenitet over Suezkanalen måtte anerkjennes. Dette støttet utenriksminister Lange. Hans Engen hadde kommet opp med et forslag til kompromiss: kanalavgiften kunne betales til en konto i en hvilken som helst bank, gjerne i Egypts navn, men med klare bestemmelser over disponeringen av

²²⁹ UD 31.15/2 J.Nr00771 Fortrolig referat fra møte i Utenriksdepartementet 5. februar 1957

kanalinntektene.²³⁰

Møtet den 5. februar viste at Rederiforbundet var i ferd med å bevege seg bort fra den meget pro-britiske holdningen de hadde vist helt siden nasjonaliseringen. Rederiforbundet hadde til enhver tid fremholdt viktigheten av at Norge ikke måtte ta andre valg enn britene, uansett om britenes valg hadde ført til krigshandlinger. Engens orientering om forhandlingene i New York og Langes klare støtte til Egypts suverenitet over kanalen må ha gjort inntrykk på Rederiforbundets representanter. Malterud uttalte på møtet at man ikke ville motsette seg en ordning slik Engen hadde forklart, men at man helst ikke burde fjerne seg for mye fra britenes standpunkt. Men ved å støtte opp om Engens kompromissforslag hadde Rederiforbundet allerede gått lenger enn de hadde planlagt før møtet. Planen før møtet var nemlig å støtte britenes plan hvis det var noen som helst mulighet til det. Og britenes plan slik Rederiforbundet hadde fått den beskrevet gikk riktignok ut på at britene ville betale kanalavgiften til Den Internasjonale Bank, men deretter skulle et passende beløp utbetales til Egypt for å dekke Egypts driftskostnader. Ifølge de opplysninger Rederiforbundet hadde fått, trolig fra det britiske rederiforbundet, skulle også FNs utgifter ved opprydningen dekkes av denne kontoen. Det sto ingenting om at Egypt skulle få noe utover dekningen av driftskostnadene.²³¹

Etter Engens orientering og Malteruds svar fulgte Leif Høegh opp med å slå fast at kanalavgiftene ikke betydde veldig mye for norske redere, da det var befrakterne som betalte den. Det var den samme Høegh som etter nasjonaliseringen i juli 1956 hadde sagt at rederne kunne betale til alle andre enn Nasser og Egypt, eventuelt ikke til noen i det hele tatt. På spørsmål fra Utenriksdepartementet gjorde Høegh det nå klart at rederne sannsynligvis ville betale til egypterne.²³²

Hva hadde skjedd? Årsaken kan ligge i tilgangen på informasjon. Da kamphandlingene var over og forhandlingene i FN gikk over til å diskutere kanalens fremtidige status, videresendte Utenriksdepartementet stadig flere av innberetningene de mottok fra den norske FN-delegasjonen. Dette må ha gitt Rederiforbundet et mer realistisk bilde av hva det faktisk var mulig å komme frem til i forhandlinger med Egypt. Møtene i International Chamber of Shipping og spesielt SCUA hadde hatt noe urealistisk over seg. Tidligere var det spesielt Bredo Stabell i Utenriksdepartementet som hadde påpekt hvor urealistisk det hele var; en gruppe brukerland i en organisasjon blottet for politisk makt som diskuterte hvordan de skulle organisere en kanal som faktisk var Egypts eiendom. Med mer kjennskap til hva som faktisk foregikk i forhandlingene i New York ble

²³⁰ UD 31.15/2 J.Nr00771 Fortrolig referat fra møte i Utenriksdepartementet 5. februar 1957

²³¹ N.R. Egypt-Suez canal 6: Notat signert Malterud. "Suez-kanalen"

²³² UD 31.15/2. J.N.r00771 Referat fra møte i Utenriksdepartementet 5. februar 1957

Rederiforbundet generelle holdninger konfrontert med opplysninger om hva som var realistisk å oppnå. Selv om de fremdeles var uenig, ble Rederiforbundet presset til å ta utgangspunkt i at Egypt sto som eier av kanalen.

Også i synet på betalingen av FNs opprydningsutgifter måtte Rederiforbundet i løpet av februar oppgi sin prinsipielle holdning. Det var FN under ledelse av den amerikanske general Wheeler som hadde hatt ansvaret for opprydningsarbeidet i Suezkanalen. General Wheeler hadde anslått utgiftene til ca 20 millioner dollar, et beløp som en måned senere ble nedjustert til 10-12 millioner dollar. Dette var penger FN ikke hadde. Spørsmålet var da hvem som skulle betale. Egypt var helt klare på at Storbritannia, Frankrike og Israel skulle få regningen. Det var de som hadde angrepet Egypt, da fikk de også ta det økonomiske ansvaret for dette. På møtet i UD bemerket Malterud at Rederiforbundet syntes det var viktig at Norge ikke fjernet seg for langt fra britene i denne saken:

”Egypts standpunkt er kort og godt at de såkalte angriperne må dekke utgiftene mens derimot Storbritannia og Frankrike på sin side med all mulig rett hevder at det ikke er dem som har lagt sperringene i kanalen, det er Egypt, og at Egypt derfor skal betale.”²³³

Ingenting var altså endret ved Rederiforbundet prinsipielle holdning. Hans Engen forklarte at det mest sannsynlige var å la brukerne betale ved å legge en ekstra avgift oppå kanalavgiften. På møtet ble det bestemt at det skulle settes ned en tremannskomite med medlemmer fra både Utenriksdepartementet og Rederiforbundet for å utrede det norske synet på avgiftsspørsmålet.²³⁴

Hans Engens orientering på møtet må likevel ha fått Rederiforbundets representanter til å forstå at deres prinsipielle standpunkt var urealistisk. Rederiforbundet var egentlig sterkt imot en slik ekstra-avgift. Malterud mente selv at ”rent prinsipielt tror jeg en kan si at det er en absolutt urimelig ordning.” Men Rederiforbundets direktør måtte også innrømme at det mest realistiske med tanke på en løsning var å gå med på dette. Engens budskap hadde tydeligvis nådd fram. For hva var egentlig alternativet? På bakgrunn av forhandlingene i FN var det urealistisk at verken Egypt eller Frankrike og Storbritannia skulle ta regningen. Og hvis løsningen ble en avgift oppå kanalavgiften var det noe befrakterne måtte betale. Slikt sett ville norske redere slippe billig unna. Rederiforbundets Centralstyre mente noen dager senere at dette var noe man måtte være villig til å svelge hvis man i det hele tatt skulle få en løsning.²³⁵ Nettopp dette var en holdning som skulle bli sterkere i ukene fremover. Rent prinsipielt hadde rederne fremdeles en pro-britisk holdning, men man innså at man

²³³ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 13. februar 1957

²³⁴ Ibid

²³⁵ Ibid

med denne holdningen ikke ville komme noen vei i forhold til Egypt.

Det faktum at Utenriksdepartementet hadde fått Rederiforbundet på glid førte til reaksjoner fra det britiske rederiforbundet. Det hjalp lite at Malterud som så ofte før hadde snakket om viktigheten av å følge britene; å betale for opprydningen gjennom en ekstra kanalavgift var noe det britiske rederiforbundet var sterkt imot. Dette gjorde de også klart i brev til Rederiforbundets direktør. Malterud skrev tilbake at "I think the reason for the differences in opinion is not on the principles but more on what we feel can be a workable solution."²³⁶ De britiske rederne var redde Nasser skulle få for mye makt over pengene og ønsket at SCUA skulle kontrollere kanalavgiftskontoen. I Norge var både Rederiforbundet og Utenriksdepartementet allerede i januar enig i at SCUA heller ikke nå skulle ha noen som helst makt.²³⁷

Den 24. april sendte Egypts utenriksminister et brev til Hammarskjöld der han kunngjorde at Suezkanalen nå var åpen for normal trafikk.²³⁸ I brevet fulgte også en erklæring der egypterne fortalte hvordan de ville drive Suezkanalen i fremtiden. Egypt gjorde det klart at enhver økning av kanalavgiften over 1% årlig skulle det forhandles om. Det egyptiske kanalselskapet hadde også planene klare for nye utvidelser. Disse planene var svært like det gamle kanalkompaniets utvidelsesplaner. De så også for seg et samarbeid mellom brukerne og kanalkompaniet, men gjorde det klart at brukerlandene selv måtte sette seg sammen og organisere seg.²³⁹

De vestlige brukerlandene reagerte på at erklæringen var for ensidig. Rederinæringen mente at de ville ha for lite å si; Egypt uttalte seg for vagt om hva de la i at de ville ha et visst samarbeid med brukerinteressene. Rederiforbundet var fornøyd med at egypterne var klare når det gjaldt avgiftsfastsettelse og at de anerkjente Konstantinopelkonvensjonen fra 1888 fullt ut. Konvensjonen ga blant annet alle lands skip adgang til kanalen, uavhengig av nasjonalitet. De var derimot ikke fornøyd med det de oppfattet som et ensidig dokument. Både International Chamber of Shipping og Rederiforbundet syntes egypterne var for vage angående forhandlinger med brukere. Egypterne hadde ikke konkretisert på hvilken måte de ville samarbeidet mellom den egyptiske kanalledelsen og brukerlandene skulle skje.²⁴⁰

²³⁶ N.R. 4-Egypt-Suez 6: Private and confidential brev fra Gorick, International Chamber of Shipping til Malterud. "Suez-canal". Datert 14. februar.

"Private and confidential brev fra Malterud til Gorick, The International Chamber of Shipping. "Suez-canal" datert 16. februar

²³⁷ N.R Egypt-Suez 4: Notat av Malterud. Datert 13. februar 1957.
Referat fra møte i Utenriksdepartementet 7. januar 1957.

²³⁸ Keith Kyle *SUEZ. Britain's end of empire in the Middle East* 1991: 543-548

²³⁹ N.R. Rederiforbundets sirkulære 34/1957. "Suez-kanalen". Datert 26. april 1957

²⁴⁰ N.R. Stenografisk referat fra Rederiforbundet Hovedstyremøte 9. mai 1957

Det som var klart var at kanalen kom til å ha en fullstendig egyptisk administrasjon og egyptisk drift. Dette var i realiteten det samme resultatet som da Nasser nasjonaliserte kanalen. Men istedefor en gjentakelse av de sterke retorikken Rederiforbundet da hadde tatt i bruk, var reaksjonene i slutten av april og begynnelsen av mai mer preget av oppgitthet. Malterud måtte selv innrømme at det var urealistisk å komme til enighet med Egypt om en annen brukeravtale enn det dokumentet egypterne selv hadde lagt fram. Amerikanernes linje var å prøve ut det nye egyptiske opplegget for kanalen og selv se hvordan det virket. Blant de andre vestlige brukerlandene ble det klarere og klarere at man ville følge amerikanerne. Malterud uttalte selv at

” man har stått ovenfor den situasjon en tid at Egypt har avgitt sin erklæring i relativt høytidelige former, de viktigste brukernasjonene har tatt erklæringen ad notam og innser at den antagelig må aksepteres som et grunnlag for trafikken fremover, selv om dette ikke skjer offisielt.”²⁴¹

Men tiden var i ferd med å ta igjen de som fremdeles nølte. Som nevnt hadde Malterud selv på Rederiforbundets Hovedstyremøte innrømmet at det gikk mot at brukerlandene nok måtte akseptere at det ville bli slik Egypt hadde lagt opp til. Og Malterud innså at det ikke var et spørsmål om Rederiforbundet ville la sine skip bruke kanalen eller ikke. I en telefonsamtale med UD den 10. april hadde Rederiforbundets direktør fortalt at flere norske skip nå ville seile gjennom kanalen. Årsaken var at skipene hadde tegnet kontrakt med befrakteren før nasjonaliseringen. I kontrakten sto det klart at Suezkanalen skulle benyttes hvis det var mulig. Rederiene henvendte seg til Rederiforbundet for råd. Skulle de bryte kontrakten med befrakteren? Rederiforbundets holdning var at ingen kontrakter skulle brytes på grunn av dette. Bare Storbritannia og Frankrike hadde nektet sine skip å seile gjennom kanalen. Utenriksdepartementet nektet å gi noe direktiv og sendte beslutningsvalget i retur til Rederiforbundet. Rederiforbundet hadde valgt å gi det vage rådet om å ”vise forsiktighet”. Men det gikk en vei. Malterud uttalte at innen en uke eller to ville ”hele fronten rakne”, og at norske redere da ville sende sine skip gjennom Suezkanalen.²⁴² Fronten Malterud snakket om var de største vest-europeiske brukerlandene som i likhet med Rederiforbundet nølte med å være den første som brøt opp og seilte gjennom kanalen som førstemann.

Storbritannia og Frankrike var trolig med i Malteruds definisjon av fronten. De to landenes regjeringer nektet fremdeles å sende skip gjennom kanalen. SCUA, brukerorganisasjonen som

²⁴¹ N.R. Ibid

²⁴² UD 31.15/2 Notat av Kjell Colding. Datert 10. april 1957

Rederiforbundet mente hadde mistet alle klør, hadde aldri fått noen praktisk betydning og var blitt et rent diskusjonsforum for brukerlandene. De stadig mer uformelle møtene i en organisasjon som aldri hadde fått den makt den var tiltenkt, avdekket også at Rederiforbundet stadig var opptatt av å ikke støte britene. Under et SCUA-møte i april hadde den norske representanten i forkant fått beskjed om å holde en lavest mulig profil, ifølge Malterud ”først og fremst for i den siste runde av hele spillet omkring Suez ikke å risikere å ødelegge vår goodwill hos britene.”²⁴³

Dette viser at Rederiforbundets holdningsendring må forklares ut fra ytre press fra befrakterne. Rederiforbundets prinsipielle holdning var ingen pådriver for at norske skip igjen skulle bruke Suezkanalen. Forbundet ønsket ikke stor norsk trafikk gjennom kanalen så lenge den politiske situasjonen var så uklar som den var. Rederiforbundet hevdet at i forhold til oljeselskapene ville det ”være uheldig om det skulle være foranledning til å hevde at Norge var et av de land som hadde sviktet fronten og derved bidratt til at den fremtidige ordning ble mindre tilfredsstillende enn ellers mulig.” Men det var befrakterne, inkludert ulike oljeselskap, som var med og presset på for å kunne seile gjennom Suezkanalen.²⁴⁴

Og den fronten Rederiforbundet snakket om hadde allerede sprukket. Stadig flere land lot sine skip seile gjennom kanalen. Den fronten Rederiforbundet gjemte seg bak var i realiteten bare redsel for å seile gjennom så lenge britene ikke gjorde det. For verken britiske myndigheter eller det britiske rederiforbundet lot britiske skip bruke kanalen. Vi kan heller ikke snakke om Utenriksdepartementet som en faktor som holdt Rederiforbundet igjen. UD hadde gjort det klart at dette var et spørsmål Rederiforbundet selv måtte ta stilling til. Men Rederiforbundet tok ingen avgjørelse. Det de våren 1957 i stadig sterkere grad gjorde, var å oppmuntre rederiene til å la befrakteren ta avgjørelsen. Og befrakterne ville selvsagt ikke betale for ekstraavgiftene turen rundt Afrika innebar hvis de ikke behøvde det. Dermed seilte flere og flere norske skip gjennom kanalen uten at Rederiforbundet på noen måte hadde sviktet sine britiske kollegaer.²⁴⁵

4.5. Intern kritikk av Rederiforbundets opptreden

På Rederiforbundets Hovedstyremøte 9. mai 1957 redegjorde Malterud for den siste utviklingen i Suezkanalen. Der forsvarte han Rederiforbundets linje i Suezkrisen og mente at forbundets argument om å vise forsiktighet ikke hadde skapt noe dårlig forhold til britene eller oljeselskapene. Malterud

²⁴³ N.R. Referat fra Rederiforbundets Hovedstyremøte 9. mai 1957

²⁴⁴ Ibid

²⁴⁵ Ibid

hevdet at britene hadde vært svært fornøyd med den linjen Norge hadde fulgt i saken. Leif Høegh fulgte opp med å peke på at Rederiforbundet innflytelse i Suezsaken. Høegh sa at den norske regjeringen hadde ønsket å holde seg mer i bakgrunnen enn det andre regjeringer hadde gjort. Det betydde at Rederiforbundet kunne ta avgjørelser som i all hovedsak ble fulgt. I møter Høegh hadde hatt med det engelske rederiforbundet hadde presidenten gitt uttrykk for at:

”han var meget glad for det norske standpunkt, hvor lojale vi hadde vært, spesielt overfor England og Frankrike, til tross for at norske redere ikke som de engelske og franske hadde direktiver fra sin regjering om hvordan de skulle opptre.”²⁴⁶

Høegh følte at den norske linjen hadde blitt skamrost i England og norske redere hadde gjort økonomisk offer ved å ikke seile gjennom kanalen selv om man i prinsippet hadde anledning til det.

Fantes det kritiske røster også innad i Rederiforbundet? Hovedstyremøtet 9. mai vitnet om at stemningen blant Hovedstyremedlemmene ikke var så harmonisk som hovedstyremøtene det siste halvåret kunne gi inntrykk av. Med unntak av enkelte meningsutvekslinger angående SCUAs fremtidige rolle på Hovedstyremøtet 28. september 1956, hadde president Usterud-Svendsen, direktørene Lund og Malterud og Leif Høegh fått snakke uten at det i etterkant kom opp kritiske bemerkninger av noen art. Heller ikke da Høegh på Hovedstyremøtet 28. september hadde kommentert britenes planer for FN-behandling og krig var det kommet kritiske spørsmål.

På Hovedstyremøtet 9. mai må det ha ligget i kortene at det ville komme kritikk av Rederiforbundets håndtering av Suezkrisen. Malterud tok på eget initiativ opp dette i sitt hovedinnlegg, men forsvarte seg med at det ville være uhyre vanskelig å ta klare standpunkt når situasjonen endret seg så raskt som det den hadde gjort den siste tiden. Og direktøren innrømmet at ”jeg tror trygt jeg kan si, at om vi har vært rådvile i denne saken, så har politikere helt opp på høyeste plan vært like rådvile, ja langt mer rådvile enn vi har vært.”²⁴⁷

Under sitt innlegg den 9. mai fortalte Høegh at han før Hovedstyremøte samme dag hadde tatt følge med et navngitt Hovedstyremedlem, ”og han ga meg skylden for den situasjon som vi var kommet opp i Suez-kanalen, helt og holdent. Jeg fikk ikke tid til å svare ham. Men jeg vil legge skylden på den amerikanske ukyndighet på det utenrikspolitiske området.”²⁴⁸

²⁴⁶ Ibid

²⁴⁷ Ibid

²⁴⁸ Ibid

Rederiforbundets hovedaktører tok altså ingen selvkritikk for hvordan Rederiforbundet hadde håndtert Suezkrisen. Igjen seilte norske skip gjennom kanalen og sommeren 1957 kunne Rederiforbundet bare innse at gjennomfarten gikk bedre enn ventet. Transitten gjennom kanalen var den samme som før nasjonaliseringen og forsinkelsene var minimale. De aller fleste skipene som seilte gjennom betalte kanalavgiften til det egyptiske kanalkompaniet. Dette hjalp også de norske skipene.

De eneste som sto på sidelinjen var Storbritannia og Frankrike. Britiske skip brukte ikke kanalen og i FN krevde britene og franskmennene å få sine utgifter fra opprydningsarbeidet dekket. Lederen i det engelske rederiforbundet, Lord Simon, uttalte at:

”Skjønt det er et enkelt geografisk faktum at Suez-kanalen går gjennom egyptisk område tillater jeg meg å si at den egyptiske regjeringen ikke har mer rett til å blande seg inn i skipenes gjennomfart gjennom kanalen, enn om disse skip befant seg i rom sjø langt utenfor Egypts territorium.”²⁴⁹

FNs generalforsamling vedtok i 1957 at kanalopprydningen i regi av FN skulle finansieres gjennom en frivillig ekstraskatt på 3% av kanalavgiften. International Chamber of Shipping protesterte mot dette. Rederne sa seg likevel villig til å betale hvis pengene ble refundert av de respektive regjeringer. I møte hos International Chamber of Shipping argumenterte Rederiforbundet med at dette prinsipielt var uheldig, men at det i realiteten var eneste praktisk mulig løsning. Men Rederiforbundets syn ble stemt ned i International Chamber of Shipping. FNs vedtak ble likevel vedtatt, men norske redere slapp likevel å betale. Årsaken var at avgiften ble avregnet i forhold til forskuddet Norge hadde betalt inn i til FN i forkant av opprydningen i 1956.²⁵⁰

Det ble våren 1959 inngått avtale mellom det gamle kanalkompaniet og det nasjonaliserte egyptiske kanalkompaniet om et finansielt oppgjør etter nasjonaliseringen

Rederne måtte innse at kanaltrafikken gikk så bra at det ikke var behov for å danne noen form for organisasjon eller brukergruppe som kunne drive samarbeid med egypterne med tanke på fastsettelse av kanalavgiften. Kanalkompaniets direktør Mahmoud Younes kom selv til Oslo for å norske reders syn på kanalens drift og fremtidige byggeplaner.

²⁴⁹ Norges Handels og Sjøfartstidende 1. mars 1957

²⁵⁰ N.R. Norges Rederiforbund medlemsblad 1958 og 1959
Rederiforbundets sirkulære 35/1958 og 39/1958

Men selv om Rederiforbundet måtte innrømme at trafikken gikk bra, hadde tiden etter gjenåpningen likhetstrekk med situasjonen før nasjonaliseringen. For Egypt fortsatte sine restriksjoner mot Israel. Israelske skip fikk ikke adgang til kanalen. Egypterne begrunnet dette med at det kun var inngått våpenhvile mellom Israel og Egypt, ikke fredsavtale. Ved utbruddet av Seksdagerskrigen i 1967 ble Suezkanalen stengt. Kanalen ble ikke åpnet igjen før sommeren 1975.

4.6. Avslutning:

Det britisk-franske-israelske angrepet på Egypt utløste sterke reaksjoner både i Norge og store deler av verden. I Norge mente blant annet Arbeiderbladet, som hadde stemplet Nassers nasjonalisering som et kupp, at Storbritannia og Frankrike hadde mistet hodet. Utenriksminister Lange instruerte Norges FN-ambassadør Hans Engen til å støtte USA i FN for å stoppe angrepet. Ved midnatt mellom den 6. og 7. november godtok Storbritannia mer eller mindre frivillig en våpenhvile

Det britiske angrepet og det påfølgende stemningsskiftet i deler av den norske pressen og opinionen rokket ikke ved Rederiforbundets holdning. Dette kom tydelig til syne ved Leif Høeghs reaksjon på våpenhvilen. Høegh var uenig i våpenhvilen og mente den kom på feil tid. Høegh mente at våpenhvilen ødela for britene like før de hadde nådd sitt mål som ville sikret en internasjonal drevet kanal. Høegh kritiserte også FN for å være for ensidige. Han mente det var galt å kreve at Storbritannia og Frankrike skulle trekke seg tilbake, uten samtidig å kreve at også Egypt skulle oppgi sin aggresjon.

Heller ikke da kamphandlingene var over og kanalopprydningen skulle starte kunne man se noe tegn til holdningsendring fra Rederiforbundets side. Fremdeles snakket man om viktigheten av at Suezkanalen ble en internasjonal drevet kanal. Da rydningsarbeidet skulle starte, mente Rederiforbundet at Egypt måtte se på opprydningen som et rent praktisk spørsmål som måtte drives uavhengig av uoppgjorte politiske stridsspørsmål. Dette til tross for at britene og franskmennene okkuperte en del av Suezkanalen.

Krigsutbruddet førte ikke til at Rederiforbundet gjenvant sin posisjon som Utenriksdepartementets nære rådgiver i Suezsaken. Selv om to norske skip var innesperret i kanalen og ikke kom seg ut før tidlig i 1957, ble ikke Rederiforbundet i denne perioden tatt med på råd i UD. Dette utløste frustrasjon hos rederne, og kan sees i sammenheng med den fortsatt ukritiske holdningen til britenes framferd. I arbeidet for å få skipene ut av kanalen fikk Rederiforbundet kun en rolle som videreformidler mellom Utenriksdepartementet og de berørte rederiene, uten å ha noen rådgivende

makt. Rederiforbundet benyttet anledningen til å komme med fortjent kritikk av innsatsen til Utenriksdepartementets norske legasjon i Kairo.

Våren 1957 markerte derimot starten på en holdningsendring fra Rederiforbundets side. Årsaken er at Rederiforbundet fra februar 1957 igjen ble trukket med på råd i Utenriksdepartementet. For å diskutere aktuelle spørsmål som kanalens fremtidige status, avgiftsbetaling og hvem som skulle betale FNs opprydningsutgifter hadde Utenriksdepartementet også kalt hjem FN-ambassadør Hans Engen for å la han formidle sitt inntrykk fra forhandlingene i FN. Sammen med utenriksminister Lange skal Hans Engen ha mye av æren for Rederiforbundets holdningsendring.

Holdningsendringen kom nemlig ikke som følge av indre press i Rederiforbundet. Forbundet hadde fremdeles sin prinsipielle holdning. Det var fortsatt viktig å ikke gjøre noe som kunne oppfattes som at Norge sviktet britene. Men satt opp mot Hans Engens betraktninger om hva som rent praktisk var mulig å oppnå, innså Rederiforbundet gradvis at de ikke ville komme noen vei med deres prinsipielle holdninger. At både Lange og Engen anerkjente Egypt som kanalens eier må ha gjort inntrykk på Rederiforbundet. Rederiforbundet må ha forstått at britenes holdning, som må sies å ha hatt imperialistiske trekk, ikke var en holdning som i praksis ville føre fram.

Selv om situasjonen i realiteten var den samme som dagen etter at Nasser nasjonaliserte kanalen, gjorde Rederiforbundet i møtene med UD en rekke innrømmelser. De sa seg villig til å betale til Nasser og til å innføre en ekstraavgift oppå kanalavgiften for å betale rydningsutgiftene. Dette ble ikke gjort fordi Rederiforbundet prinsipielt ønsket det, men fordi de innså at det var den eneste praktiske løsning for igjen å kunne bruke Suezkanalen.

Rederiforbundets prinsipielle holdning kom igjen fram lyset da kanalen var klar og spørsmålet var om hvem som skulle begynne å seile gjennom Suezkanalen. Britiske myndigheter forbød britiske skip å bruke kanalen. Utenriksdepartementet lot Rederiforbundet selv ta avgjørelsen, noe Rederiforbundet kviet seg for å gjøre. Redselen for å skuffe britene ved å seile gjennom gjorde at Rederiforbundet ikke tok en beslutning, men gjemte seg bak den stadig tynnere fronten av land som sto og ventet på at de andre skulle seile gjennom først. Men det var ytre press fra befrakterne som fikk norske skip til å igjen bruke kanalen. Med en åpen Suezkanal ville ikke befrakterne betale ekstrakostnadene en tur rundt Afrika kostet. Rederiforbundet kviet seg for å ta avgjørelsen og ga heller beskjed til rederiene om å la befrakterne ta avgjørelsen. Dermed seilte norske skip igjen gjennom kanalen og Rederiforbundet følte ikke at de hadde skuffet sine britiske venner.

5 Konklusjon

Egyptas nasjonalisering av Suezkanalen 26. juli 1956 skapte sterke reaksjoner i den vestlige verden. Både Stortinget og store deler av den norske pressen var raskt ute og fordømte nasjonaliseringen. Utenriksdepartementet var forsiktig med å uttale seg før man hadde sett hvordan de andre store brukerlandene reagerte. Frankrike og spesielt kanalens største bruker Storbritannia reagerte kraftig. Statsminister Eden hadde Underhusets støtte til å føre en hard politikk mot Egypt der også militærmakt var legitimt. USA reagerte også sterkt mot nasjonaliseringen, men brukte ikke en like aggressiv retorikk som Storbritannia. Heller ikke det norske Utenriksdepartementet fulgte britenes retorikk, men gjorde det klart at for Norge som kanalens nest største bruker var det viktigste i ivareta de norske skipsfartsinteressene i kanalen.

Rederiforbundets første reaksjon til norsk presse var at det ikke kom som noen overraskelse at Egypt laget problemer for brukerlandene i Suezkanalen. Ifølge Leif Høegh ville det være et enormt tap for hele verden hvis Egypt skulle overta for den gamle kanalkompaniet. Rederiforbundet og deres britiske kollegaer stemplet i brev nasjonaliseringen som ulovlig og på et møte i den internasjonale organisasjonen International Chamber of Shipping stilte Rederiforbundet seg bak en resolusjon som fordømte nasjonaliseringen.

International Chamber of Shipping utøvde press for at rederiorganisasjoner fra så mange land som mulig skulle stille seg bak resolusjonen. Rederiforbundet undertegnet resolusjonen av egen fri vilje, men nasjonaliseringen avdekket likevel at tanken på et skandinavisk samarbeid skulle bli vanskelig. I årene før nasjonaliseringen hadde det skandinaviske samarbeidet vært godt. Nasjonaliseringen avdekket derimot at de tre skandinaviske rederiforbundene var uenige i hvordan brukerlandene skulle svare på nasjonaliseringen. Det norske Rederiforbundet lå nærmest britenes holdning av de tre. De danske rederne mente at britene og Rederiforbundets reaksjon på nasjonaliseringen var for voldsom og var redd den aggressive retorikken mot Nasser bare ville forverre situasjonen for brukerlandene.

I forkant av den første brukerlandkonferansen i London i august ble Rederiforbundet tatt med på møter med Utenriksdepartementet for å komme fram til et norsk standpunkt på konferansen. Hilde Henriksen Waage har tidligere skrevet at enkelte medarbeidere i UD var skremt over Rederiforbundets holdning. De mente de norske redernes holdning kunne føre Norge inn i en britiskledet krigføring mot Egypt. Men i forhold til Rederiforbundets møter i International Chamber of Shipping og brev mellom Rederiforbundet og deres britiske kollegaer etter nasjonaliseringen,

markerte møtene med Utenriksdepartementet at Rederiforbundet holdningsmessig beveget seg inn mot UD. Både det britiske rederiforbundet og den internasjonale rederorganisasjonen International Chamber of Shipping støttet helhjertet opp om den britiske retorikken.

Flere av Rederiforbundets argumenter i etterkant av nasjonaliseringen, blant annet det folkerettslige aspektet, ble forkastet av Utenriksdepartementets Bredo Stabell. Man kan likevel spørre seg hvor dyptgående denne tilnærmingen til Utenriksdepartementet var fra Rederiforbundets side.

Rederiforbundet trakk aldri argumentene tilbake, de bare sluttet å bruke dem. Likevel må holdningsendringen kun tilskrives den ytre faktoren Utenriksdepartementet. Ingen andre enn UD prøvde å trekke Rederiforbundet bort fra britene. Selv om holdningsendringen ikke stakk dypt, viser møtene med UD at det var Utenriksdepartementet som påvirket Rederiforbundet og ikke motsatt. Rederiforbundet kan ikke sies å ha fått gjennomslag sitt syn i Utenriksdepartementet.

Heller ikke fra egne rekker kom det kritiske bemerkninger til den pro-britiske linjen. Innad i Rederiforbundets hovedstyre var det få som hadde innvendinger mot Rederiforbundets linje. Høegh, , Lund, Malterud og Usterud-Svendsen fikk legge frem sitt syn uten at hovedstyremedlemmene hadde store innvendinger. Den eneste kritikken mot Rederiforbundets holdning kom ikke til uttrykk før på et Hovedstyremøte i mai 1957. Innspill fra norske rederier kan heller ikke sies å ha hatt stor påvirkning på Rederiforbundets holdning. Kun de innberetningene som passet til Rederiforbundets allerede pro-britiske holdning ble brukt som dokumentasjon i møter og brev med Utenriksdepartementet. Men en betydelig mengde av innberetningene inneholdt ingen kritikk av hvordan egypterne drev kanalen. Ofte skrøt norske kapteiner av egypternes innsats. Disse brevene ble liggende hos Rederiforbundet.

Londonkonferansen resulterte i at 18 av 22 deltagerland ble enige om et brukerforslag. Dette forslaget ble sammen med et referat fra konferansen sendt til Nasser. Både Utenriksdepartementet og Rederiforbundet var fornøyd med konferansen, men begrunnelsen gjenspeiler hvilken uenighet det var innad i den norske delegasjonen. Henriksen Waage forteller at Utenriksdepartementet roste amerikanerne og ga utenriksminister Dulles æren for at konferansen hadde blitt betegnet som vellykket. I møter innad i Rederiforbundet var det derimot Storbritannia som fikk all ære for resultatet. USAs innsats ble overhode ikke nevnt. Ignoreringen av amerikanernes rolle fikk derimot en brå slutt da delegasjonen ledet av den australske statsministeren Robert Menzies ikke lyktes å forhandle med Nasser om en løsning. Fra da av ga Rederiforbundet amerikanerne, og spesielt utenriksminister John Foster Dulles, all skyld for alt som gikk galt for britene. Rederiforbundet argumenterte med at president Eisenhower og Dulles hadde sabotert for Menzies ved å uttale seg

om Suezkrisen mens de drev valgkamp i USA.

Menziesdelegasjonens manglende resultater markerte en brå reversering av den holdningsendringen i retning UD som Rederiforbundet hadde vist før konferansen. Frem til den andre Londonkonferansen skulle Rederiforbundet bevege seg bort fra UD's holdning. Samtidig kom Dulles og Lange stadig nærmere et felles standpunkt. Utenriksminister Langes nærmeste allierte var altså ifølge Rederiforbundet den store syndebukken. Det var åpenbart at Utenriksdepartementet og Rederiforbundet var solid forankret i hver sin leir. Likevel argumenterte Rederiforbundet i møter med UD for viktigheten av at Norge måtte følge britene og amerikanerne. Denne taktikken med at Rederiforbundet la fram sin pro-britiske linje og avsluttet resonnementet med å understreke viktigheten av at Norge ikke måtte innta et standpunkt som gikk mot britene og amerikanerne, ble gjentatt flere ganger i møter med UD. Innad i Rederiforbundet ble det bare snakket om britene, i møter med UD argumenterte Rederiforbundet i realiteten for sitt pro-britiske syn, før de tok med USA som om man snakket om en enhet. Rederiforbundets representanter var klar over at enkelte i Utenriksdepartementet var skremt over redernes pro-britiske holdning. Rederiforbundet argumentasjon om viktigheten av å ikke svikte Storbritannia og USA kan sees på som et forsøk på å ufarliggjøre sin egen pro-britiske linje. Rederiforbundet argumenterte med at norske skip i stor grad var bortfraktet til britiske og amerikanske kunder. Dette var i og for seg korrekt, men innad i Rederiforbundet ble ikke hensynet til de amerikanske befrakterne vektlagt da man kritiserte den amerikanske linjen.

Diskusjonen om brukerorganisasjonen som skulle få navnet SCUA avdekket at USA og Storbritannia sto for to vidt forskjellige linjer. Dulles' originalidé om en brukerorganisasjon var ment som en organisasjon som skulle hjelpe egypterne uten bruk av maktmidler. Da Eden kuppet ideen og fikk den til og høres ut som en krigserklæring i en tale 12. september, ble det også klart at de to norske aktørene befant seg på hver sin side. Lange støttet helhjetet Dulles originalidé mens Rederiforbundet ønsket seg en brukerorganisasjon med klør slik Eden hadde fremstilt den. Til tross for dette skulle Rederiforbundet og UD samarbeide under konferansen i London.

Den andre Londonkonferansen ble ikke slik Rederiforbundet hadde sett for seg. Lange og Dulles må sies å ha gått seirende ut og fikk den brukerorganisasjonen de ville ha. I forhold til ambisjonene i forkant endte Rederiforbundet og britenes versjon av SCUA opp som en vingeklippet og tannløs brukerorganisasjon. Likevel hevdet Rederiforbundet at de var fornøyde. Dette ble hevdet både utad og innad på møter i Forbundet. Årsaken er at store uenigheter blant deltagerlandene hadde gjort at problemstillingen var blitt endret til om man i det hele tatt ønsket en brukerorganisasjon.

Retningen konferansen tok underveis forklarer også hvorfor Rederiforbundet skrøt av utenriksminister Langes innsats til tross for at de to aktørene i utgangspunktet sto for hver sin linje i synet på brukerorganisasjonens utforming og oppgaver. Da spørsmålet sto om det skulle dannes en brukerorganisasjon eller ikke, var det en fordel å ha utenriksminister Lange med på laget.

Henriksen Waage har forklart at britenes plan var at en handlingslammet og svak brukerorganisasjon, etterfulgt av en mislykket FN-behandling skulle legitimere en militæraksjon mot Egypt for å frigi Suezkanalen. Også Utenriksdepartementet mente at brukerorganisasjonen kun skulle være av midlertidig art inntil FN-behandling til slutt skulle løse Suezkonflikten ved diplomatiske midler.

Rederiforbundet var enig med UD i at brukerorganisasjonen måtte bli av midlertidig art før saken ble brakt inn for FN. Men Rederiforbundet var fullt klar over britenes plan for hva en FN-behandling skulle frembringe. Allerede før saken var brakt inn for FN skisserte Rederiforbundet i et internt møte dette scenarioet, og ga inntrykk av at dette var noe man ikke hadde store innvendinger mot.

Møtereferatet blir bekreftet når man ser på Rederiforbundets reaksjon i etterkant av det britisk-franske-israelske angrepet på Egypt. Da Utenriksdepartementet instruerte Norge til å følge USA i FN, og uttrykte lettelse da våpenhvilen ble proklamert, reagerte Rederiforbundet med skuffelse. Leif Høegh mente britene ble stoppet like før de hadde nådd målet, altså å få Egypt bort fra Suezkanalen og la kanalen bli drevet av et internasjonalt selskap. Dette var den samme holdning som International Chamber of Shipping hadde.

Opprydningsarbeidene viste også at Rederiforbundets holdning ikke var endret. Man nektet å innse at Egypt sto som eier av kanalen og fortsatte å snakke om at Suezkanalen måtte få en internasjonal administrasjon. Hvis ikke ville tillitten til kanalen bli redusert, noe som i neste omgang ville føre til at oljeselskapene ville bruke større skip og seile rundt Afrika.

Det viktige for Rederiforbundet, som ble gjentatt flere ganger i møte med Utenriksdepartementet, var viktigheten av å følge britene. Dette hadde mange årsaker.

Først og fremst hadde Rederiforbundet økonomiske motiver. En stor del av den norske flåten som seilte gjennom Suezkanalen var utleid til britiske oljeselskaper og andre befraktere. Norske rederier tjente store summer på britene. Hvis Norge skulle velge en annen vei enn britene fryktet Rederiforbundet at dette ville føre til at norske rederier i fremtiden skulle tape kontrakter med

britiske selskaper. Men frykten for at norske rederier skulle tape fremtidige kunder kan ikke sies å ha vært viktigst. Norske skip var nemlig også bortfraktet til amerikanske selskaper uten at dette hindret Rederiforbundet i å legge all skyld på amerikanerne. Leif Høegh antydte flere ganger at fordi amerikanerne, i motsetning til britene, ikke hadde store interesser i Suezkanalen, prioriterte de ikke Suezkonflikten. Storbritannia hadde derimot store interesser både av Suezkanalen og i det avsatte kanalkompaniet. Rederiforbundet visste altså at britene var like interessert som norske redere i en Suezkanal som innfridde alle brukerkrav. Derfor var det viktig at kanalens to største brukere sto samlet. Skepsisen til USA var tilsvarende stor. Men Rederiforbundets gode forhold til britene strakk seg også til det personlige plan. Da Rederiforbundet snakket om å ikke skuffe britene snakket de om å ikke skuffe nære personlige venner som de hadde pleiet kontakt med i mange år.

Men hvorfor fikk ikke Rederiforbundet Utenriksdepartementet med seg på sin pro-britiske linje? Utenriksdepartementet hadde, i likhet med Dulles, en helt annen tilnærming til nasjonaliseringen enn det britene og Rederiforbundet hadde. Dette kom gjentatte ganger til uttrykk da Utenriksdepartementets Bredo Stabell stadig plukket briteres argumenter fra hverandre. Det eneste som var igjen av argumentene etter at Stabell hadde analysert dem var imperialistiske rester. Dette fremstår som et hovedskille mellom Dulles` og Edens linje. I ettertid kan britene og Rederiforbundets holdninger under Suezkrisen minne om en imperialistisk boble som for Rederiforbundets del ikke sprakk før Hans Engen og utenriksminister Lange stakk hull på den i februar 1957. Bredo Stabell ga tidlig uttrykk for at han mente hele Rederiforbundets holdning hadde noe urealistisk over seg. Den manglende tilliten til egypterne og ambisjonene om å reversere nasjonaliseringen og å få gjeninnsatt en internasjonal administrasjon bærer alle preg av en imperialistisk tenkemåte. Rederiforbundet må helt klart ha blitt påvirket av spesielt International Chamber of Shipping, som både før, under og etter Suezkrisen fremsto som svært pro-britisk og imperialistisk orientert. Da Rederiforbundet sommeren 1957 under et møte i International Chamber of Shipping skulle argumentere for en ekstraavgift som skulle dekke utgiftene til opprydning av Suezkanalen, ble de kontant nedstemt i organisasjonen. Olaf Malterud uttalte at han prinsipielt var enig, men at en ekstraavgift var eneste realistiske løsning. Dette endret ikke International Chamber of Shippings holdning.

Begge gangene Rederiforbundets holdningsendring gikk i retning UD kan det sees i sammenheng med hvor nært forholdet til Utenriksdepartementet var. Første gangen var i forkant av den første Londonkonferansen og er skrevet om innledningsvis i min konklusjon. Den andre gangen var i februar 1957. Da hadde ikke Rederiforbundet blitt tatt med på råd siden slutten av september 1956. I denne perioden hadde Rederiforbundet vist en stadig sterkere pro-britisk holdning, en holdning

som ikke hadde blitt endret av britenes krigføring og ydmykende retrett. Tvert imot hadde Rederiforbundet som tidligere nevnt støttet de militære aksjonene og ment at våpenhvilen hadde ødelagt for britene idet de var i ferd med å nå sitt mål om en internasjonal kanal. I forkant av angrepet, under FN-behandlingen hadde Rederiforbundet vist økt frustrasjon over at de ikke ble tatt med på råd hos UD eller fikk informasjon fra New York. Samtidig hadde spesielt Leif Høegh gjort den pro-britiske støtten klarere enn noensinne i brev til Utenriksdepartementet.

Men da Utenriksdepartementet igjen tok Rederiforbundet inn i varmen gjorde Rederiforbundet store innrømmelser. Selv om situasjonen var den samme som den hadde vært dagen etter nasjonaliseringen, gikk Rederiforbundet med på å forkaste egne synspunkt om avgiftsbetaling, betaling av rydningsutgifter og synet på Egypt som Suezkanalens eier. Denne holdningsendringen kom ikke innenfra, men var et resultat av en ny realitetsoppfatning etter møter med UD. Rederiforbundet hadde fremdeles sine prinsipielle synspunkter som de hadde styrt etter siden nasjonaliseringen. Men Rederiforbundet ble av Hans Engen og Utenriksdepartementet overbevist om at deres gamle prinsipper måtte vike for hva som var realistisk å oppnå.

Heller ikke da skip igjen begynte å bruke Suezkanalen i mai 1957 var Rederiforbundet en pådriver. Årsaken var redselen for å skuffe britene. Britiske myndigheter nektet britiske skip å benytte kanalen og Rederiforbundet ville ikke være det første land som i deres øyne sviktet fronten ved å begynne å seile gjennom. Men den fronten Rederiforbundet snakket om var mindre og mindre reel. Stadig flere skipsfartsnasjoner begynte å ta i bruk Suezkanalen. Rederiforbundet kunne heller ikke gjemme seg bak Utenriksdepartementet. UD hadde overlatt denne avgjørelsen til Rederiforbundet selv. Men Rederiforbundet tok aldri noen avgjørelse. Det var ytre faktorer som gjorde at norske skip igjen tok i bruk Suezkanalen. Presset fra befraktere som ikke lenger ville betale ekstrakostnadene en tur rundt Afrika kostet ble utslagsgivende. Rederiforbundet ga rederiene beskjed om at de kunne la befrakterne bestemme om skipet skulle bruke Suezkanalen. Svaret fra befrakterne banet vei for at norske skip igjen seilte gjennom Suezkanalen. Dermed kunne norske skip sommeren 1957 igjen bruke Suezkanalen mens Rederiforbundet likevel ikke hadde sviktet sine britiske venner.

Litteratur

William L. Cleveland: *A history of the Middle East*. Westview press 2000

Jon O. Egeland: *Norges Rederiforbund 1945-59 bind 1 & 2*

Knud Fredriksen: *Suezkanalen og dens historie*. Gyldendal Norsk forlag 1957

Per Gahrton: *Egyptien en arabisk demokrati*. København 1987

Muhammed Heikal: *NASSER – nøkkelmann i Midt-Østen*. Ernst G. Mortensen forlag. Oslo 1972

Leif Høegh: *I skipsfartens tjeneste* Gyldendal norsk forlag Oslo 1970

Keith Kyle: *SUEZ – Britain`s end of empire in the Middle East*

Geir Lundestad: *Øst Vest Nord Sør. Hovedlinjer I internasjonal politikk etter 1945*. Universitetsforlaget. Oslo 2004

Gamal Abdel Nasser: *Egyptys frigjøring – revolusjonens filosofi*. Frank Haakerud & co. A.S. Oslo 1959

Shimon Peres: *Erindringer* (oversatt av Egil Johan Ree) Gyldendal Norsk Forlag. Oslo 1995

Helge Pharo & Bjørn A. Nordahl: *Kilder til moderne historie 4 – Internasjonal politikk 1950-1965* Universitetsforlaget Oslo 1973

John Pudney: *Suez: de Lesseps` Canal*. J.M. Dent 1968

Helga Reiss: *Inn i en ny tid – Suez 1956. Fire norske avisers holdninger til Suezkrisen i 1956*. Hovedoppgave historie. Institutt for historie, Universitetet i Oslo, Våren 1995.

Answar al-Sadat; *På jakt etter identitet. En selvbiografi*. Aschehoug & co (W. Nygaard) Oslo 1978. Oversatt av Ådne Goplen.

Yezid Sayigh og Avi Shlaim: *The cold war and the Middle East*. Clarendon press. Oxford 1997

Tommie Sjøberg: *Suezkrisen*. Stockholm 2008

Simon C. Smith: *»Reassessing Suez 1956. New Perspectives on the Crisis and its Aftermath«* Ashgate Publishin Company 2008

Odd Karsten Tveit: *Alt for Israel: Oslo – Jerusalem 1948-78*. Cappelen. Oslo 1996

Hilde Henriksen Waage: *NORGE – ISRAELS BESTE VENN – Norsk Midtøsten-politikk 1949-1956* Universitetsforlaget 1996

Kilder:

Norges Rederiforbunds arkiv

Arkivmateriale Suez 1956-57:

4 - Egypt – Suez canal 1 - 14

Norges Rederiforbund Sirkulære 1948-59

Norges Rederiforbund årsberetninger 1950-59

Stenografisk referat Hovedstyremøter 1952-57

Utenriksdepartementets arkiv:

Suezkrisen:

UD 31.15/2 (eske 1680-1688)

Suezkanaltrafikantenes sammenslutning (SCUA):

UD 31.15/2B (eske 1689-1692)

Aviser:

Arbeiderbladet 25. juli 1956 – mai 1957

Norges Handels og Sjøfartstidende 25. juli 1956 – mai 1957